NR 31
(1099)

30
LIPCA
1972

CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

Nasz specjalny wysłannik red. JERZY POMIANOWSKI donosi w kolejnej korespondencji z Vrsac o przebiegu XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata (patrz str. 2).

W numerze:



W tym numerze relacjonujemy przebieg Spadochronowych Mistrzostw Wojska Polskiego. Kiedy numer ten dotrze do rąk Czytelników, 9-osobowa ekipa reprezentacyjna naszych spadochroniarzy znajdzie się już w Oklahomie (USA), gdzie w dniach od 5 do 20 sierpnia rozegrone zostaną tegoroczne Spadochronowe Mistrzostwa Świata.

Zdjęcie: ANDRZEJ BATURO

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6270 A—38

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Nasz specjalny wysłannik red. Jerzy Pomianowski donosi z Vrsac

POLSCY SZYBOWNICY W CZOŁÓWCE

DRUGĄ konkurencję XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata rozegrano we wtorek, 11 lipca br. Ani jednemu z 89 zawodników nie udało się pokonać w całości docelowej trasy z Vrsac do Bitoli, długości 456 km i konkurencję zaliczono jako przelot po wyznaczonej trasie. Bezchmurna termika i słabe wznoszenia utrudniały bardzo walkę na trasie. Dobrze spisali się nasi reprezentanci. **Kluk** i **Muszczyński** na „Jantarach" przelecieli po ok. 360 km. Niewiele mniej przeleciał **Wróblewski** na standardowym „Orlonie". Nie powiodło się tylko **Kępce,** który lecąc w parze z **Wróblewskim** nie zdołał się wykręcić w słabym kominie na małej wysokości i lądował przed Skopje, tracąc ok. 300 pkt. do najlepszych. Oficjalne wyniki drugiej konkurencji podano dopiero w sobotę, 15 lipca br.

Po kilku deszczowych dniach, dopiero w niedzielę 16 lipca br. wyznaczono trzecią konkurencję. Zadaniem dnia był przelot prędkościowy po trasie trójkąta 350 km Vrsac-Subotica-Nowy Sad-Vrsac. W przeciwieństwie do doskonałej pogody nad lotniskiem, na trasie warunki termiczne znacznie się pogorszyły i niemal wszyscy zawodnicy lądowali w terenie przygodnym. Konkurencję ukończył niespodziewanie tylko Australijczyk **Tabart** na „Kestrelu 17", startujący w klasie otwartej. Drugą odległość dnia 331 km, uzyskał również Australijczyk **Jinks.** Polskie „Jantary" lądowały w rejonie, gdzie wskutek burzy i deszczu kończyła lot wielka grupa szybowców. **Kluk** przeleciał 289 km, a niedaleko za nim lądował **Muszczyński,** W klasie standard, w której nikt nie doleciał do mety, klęskę ponieśli dotychczasowi liderzy, Francuz **Ragot** i reprezentant NRD **Nolte.** Największe odległości, po ok. 300 km uzyskali piloci z dalszych pozycji. Kępka lądował na 254 km, a Wróblewski przeleciał 232 km.

Następnego dnia, w poniedziałek 17 lipca br. rozegrano czwartą konkurencję: trójkąt 214 km Vrsac — Zrenjanin — Omoljica — Vrsac dla klasy standart i trójkąt 308 km Vrsac — Elemir — Smedereska Palanka — Vrsac dla klasy otwartej. Pomimo szalejącej burzy do mety doleciało 19 szybowców klasy standard, w tym obaj Polacy, **Kępka** i **Wróblewski.** W klasie otwartej całą trasę obleciał tylko Anglik **Goodhart** i konkurencja została zaliczona jako przelot odległościowy. **Kluk** oraz zmęczony nocowaniem w szybowcu w terenie przygodnym **Muszczyński** przelecieli po ok. 200 km. Po tej konkurencji Polacy znacznie poprawili swoje lokaty, **Jan Wróblewski** został prawdopodobnie liderem klasy standard.

Na oficjalne wyniki w Vrsac czeka się jednak bardzo długo i w chwili przekazywania tej informacji nie znamy jeszcze ostatecznych rezultatów trzeciej i czwartej konkurencji.

W czasie rozgrywania czwartej konkurencji zginął śmiercią pilota reprezentant Węgier w klasie standard, **Lajos Varkozi.** Szczątki szybowca wraz z ciałem pilota znaleziono w okolicach Bavaniste, kilkadziesiat kilometrów od Vrsac. Przypuszcza się, że wypadek spowodowany został nadzwyczaj silną turbulencją w burzowej chmurze typu cumulonimbus. Szczegóły wypadku bada specjalna komisja.

We wtorek, 18 lipca br. planowano rozegrać piątą konkurencję, docel-powrót 158 km Vrsac--Zrenjanin-Vrsac. Brak warunków lotnych zmusił jednak organizatorów do przełożenia konkurencji na następny dzień.

Dalsze informacje z XIII SMS podamy w następnym numerze.

WYNIKI

II KONKURENCJA

Klasa standard: 1. **Kuzniecow** (ZSRR), 2. **Rudenskij** (ZSRR) — obaj po 1 000 pkt; 3. **Woedl** (Austria) — 977 pkt; 7. **WRÓBLEWSKI** (Polska) — 972 pkt. **Klasa otwarta:** 1. **Johnson** (USA) — 1 000 pkt; 2. **Smith** (USA) — 949 pkt; 3. **Goodhart** (Wielka Brytania), 4. **KLUK** (Polska), 5. **Link** (ZSRR), 6. **MUSZCZYŃSKI** (Polska) — wszyscy po 972 pkt.

Po dwóch konkurencjach

Klasa standard: 1. **Moffat** (USA) — 1 949 pkt; 2. **Rudenskij** (ZSRR) — 1 922 pkt; 3. **Reichmann** (NRF) — 1 895 pkt; 4. **WRÓBLEWSKI** (Polska) — 1 882 pkt; 24. **KĘPKA** (Polska) — 1 624 pkt. **Klasa otwarta:** 1. **Smith** (USA) — 1 923 pkt; 2. **Ax** (Szwecja) — 1 878 pkt; 3. **Johnson** (USA) — 1 867 pkt; 4. **KLUK** (Polska) — 1 778 pkt; 12. **MUSZCZYŃSKI** (Polska) — 1 670 pkt.

III KONKURENCJA

Klasa standard: 1. **Ruch** (Szwajcaria) — 314 km; 2. **Nolte** (NRD) — 306 km; 3. **Ragot** (Francja) — 305 km; 14. **KĘPKA** (Polska) — 254 km; 20. **WRÓBLEWSKI** (Polska) — 232 km. **Klasa otwarta:** 1. **Tabart** (Australia) — 350 km; 2. **Jinks** (Australia) — 331 km; 3. **Firth** (Kanada) — 329 km; 13. **KLUK** (Polska) — 289 km; 18. **MUSZCZYŃSKI** (Polska) — 267 km.

Po trzech konkurencjach:

Klasa standard: 1. **Ragot** (Francja); 2. **Nolte** (NRD), 3. **WRÓBLEWSKI** (Polska). **Klasa otwarta:** 1. **Ax** (Szwecja).

IV KONKURENCJA

Klasa standard: 1. **Nietlispach** (Szwajcaria) — 3 godz. 11 min.; 2. **Kuzniecow** (ZSRR) — 3 godz. 19 min.; 3. **Rudenskij** (ZSRR) — 3 godz. 22 min.; 6. **WRÓBLEWSKI** (Polska) — 3 godz. 35 min.; 8. **KĘPKA** (Polska) — 3 godz. 46 min. **Klasa otwarta:** 1. **Goodhart** (Wielka Brytania) — 308 km; **KLUK** i **MUSZCZYŃSKI** (obaj Polska) — po ok. 200 km.

Po czterech konkurencjach

Klasa standard: 1. **WRÓBLEWSKI** (Polska).



● **W WYŻSZEJ** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie przebywała delegacja kadry naukowo-dydaktycznej i słuchaczy Akademii Sztabu Generalnego. Zapoznała się ona z historią uczelni, bazą szkoleniową, gabinetami naukowymi oraz bazą terenową WOSL.

★

● **PORUCZNIK** **Władysław Koźmiński** z WKS „Śląsk" wykonał 5 lipca br. 2-tysięczny skok z samolotu ze spadochronem. Nasze gratulacje!

★

● **IX MIĘDZYNARODOWE** Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej, rozegrane w lipcu br., zakończyły się zespołowym zwycięstwem drużyny czechosłowackiej — Pragi I (**Zdena Zarybnicka, Jiri Urban** i **Jiri Matejovski**), przed zespołami Wrocławia i Budapesztu. Indywidualnie — w skokach na celność lądowania zwyciężył **Marian Zapart** (Wrocław), przed **Stefanem Grabskim** (Gdańsk) i **Jiri Urbanem** (Praga I); w akrobacji spadochronowej — **Jiri Matejovski** (Praga I), przed **Stanisławem Barwikiem** (Bydgoszcz).

★

● **ZRZESZENIE** Przemysłu Ciągnikowego „Ursus" posiada własny samolot dyspozycyjny typu „Morava". Portem macierzystym maszyny jest lotnisko Gocławek w Warszawie, a pilotuje ją — **Zbigniew Karpiński.**

★

● **ZARZĄD** Polityczny Dowództwa Wojsk Lotniczych zorganizował jednodniową wycieczkę na poligon i do jednostki lotniczej dla grupy poznańskich naukowców.

★

● **SZKOŁA** Podstawowa nr 34 w Bydgoszczy nosi imię 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Ostatnio zorganizowano w niej izbę pamięci poświęconą bohaterom pułku oraz historii walk narodu polskiego.

★

● **CZŁONEK** Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL, por. pil. rez. inż. **Władysław Jarząbek,** odznaczony został Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari. Gratulujemy.

★

● **ZAWODY** Spadochronowe o Puchar Gór Świętokrzyskich, rozegrane na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego, zakończyły się zwycięstwem drużynowym reprezentantów Aeroklubu Łódzkiego (**Józef Wolski, Władysław Urbuś** i **Grzegorz Lisiewicz**). Indywidualnie pierwsze miejsce zajął **Jerzy Błaszczyk,** przed **Urbusiem, Lisiewiczem** i **Wolskim.**

★

● **W XVI SZYBOWCOWYCH** Mistrzostwach Litewskiej SRR, rozegranych w okresie od 25 czerwca do 5 lipca br. w Kownie, startowali również piloci z Warszawy i Białegostoku. Ogółem w mistrzostwach startowało 30 pilotów na szybowcach typu „Blanik". Rozegrano 4 konkurencje. Najlepszym z Polaków był **Franciszek Szachewicz** z Aeroklubu Warszawskiego, który wywalczył szóste miejsce.

★

● **NOWYM** kierownikiem Aeroklubu Opolskiego został **Zbigniew Hoffman** (45 lat), pilot szybowcowy i samolotowy I klasy.

★

● **POD** patronatem WSK-Okęcie i FSO-Żerań rozgrywano w lipcu na lotnisku Gocławek VII Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy". Wyniki i omówienie imprezy podamy w następnych numerach.

★

● **IV LUBELSKIE** Zawody Spadochronowe — w skokach na stadion, z udziałem 36 skoczków reprezentujących aerokluby i WSWF Wrocław, zakończyły się sukcesem zawodników Aeroklubu Kieleckiego. W konkurencji skoków indywidualnych na celność lądowania zwyciężył **Zapert** przed **Boszczykiem** (obaj z Kielc). Konkurencję skoków na celność lądowania wygrała także trzyosobowa drużyna Aeroklubu Kieleckiego (**Zapert, Boszczyk, Bugajski**). W klasyfikacji łącznej zawody lubelskie wygrała drużyna Aeroklubu Rzeszowskiego, przed drużyną Aeroklubu Kieleckiego.

★

● **NA LIŚCIE** dziennikarzy odznaczonych w tym roku medalami „25 lat pracy w dziennikarstwie PRL" znalazł się m.in. redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" — mgr **Jerzy R. Konieczny.** Koledzy z naszej redakcji gratulują swemu szefowi.

★

● **SAMOLOT** Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku pełni w gorącym okresie żniw specjalny dyżur, będąc w dyspozycji Płockiej Fabryki Maszyn Żniwnych.

★

● **DZIĘKUJEMY** za piękną kartkę z pozdrowieniami dla redakcji od uczestników lipcowego obozu młodzieżowego PLL LOT w Krakowie.

MORZE PO RAZ 500

Nasze serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia dla zespołu redakcyjnego „MORZA", z okazji pięknego Jubileuszu — wydania 500 numeru — niezwykle sympatycznego czasopisma, które czyta także brać lotnicza. Łączą nas dwa żywioły — morze i powietrze — a poza tym wiele lat przepracowanych we wspólnym do niedawna wydawnictwie.

Ponad 40-letnia „Skrzydlata" serdecznie gratuluje blisko 50-letniemu „MORZU" Jubileuszu i życzy dalszych wspaniałych sukcesów.

Redakcja „Skrzydlatej Polski"



Na zdjęciu: Pamiątkowy medal wybity przez Ministerstwo Żeglugi z okazji Jubileuszu „Morza".

TRANSPORT LOTNICZY

◇ W pierwszym półroczu br. uległy dalszej poprawie zarówno regularność, jak i punktualność lotów PLL LOT. **Regularność** w lotach zagranicznych wynosiła: w styczniu — 98,1%, w lutym — 97,1%, w marcu — 99,4%, w kwietniu — 99,3, w maju — 98,8%. W lotach krajowych — odpowiednio: 85,4%, 88,3%, 95,8%, 98,4% i 99,4%. Wyłączną przyczyną odwołanych lotów były złe warunki meteorologiczne.

Punktualność lotów zagranicznych (spóźnienia powyżej 10 minut) wynosiła w poszczególnych miesiącach: 81,9%, 81,2%, 85,3%, 89,1% i 85,1%, a krajowych (spóźnienia powyżej 5 minut) — 91,4%, 85,8%, 93,8%, 93,9% i 95,1%. Zanotowano jednak znaczną ilość spóźnień przekraczających 1 godzinę.

★

◇ Decyzją z 4 czerwca 1971 w sprawie zapewnienia warunków rozwoju Warszawskiego Węzła Miejskiego, Prezydium Rządu — zakładając, że lotnisko Okęcie pozostanie w planach perspektywicznych i kierunkowych jako port lotniczy dla ruchu krajowego — poleciło przeprowadzenie **studiów nad lokalizacją i koncepcją budowy nowego lotniska dla Warszawy,** przeznaczonego do ruchu międzynarodowego. Charakterystyka techniczna nowego lotniska ma w pełni odpowiadać wymaganiom ruchu długodystansowego.

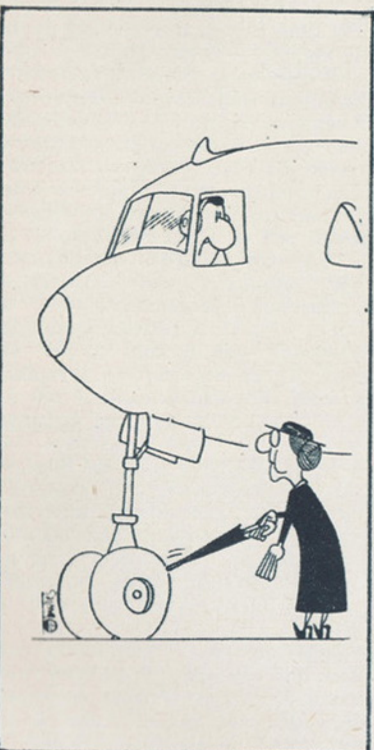
W związku z tą decyzją Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego powołał zespół specjalistów, który koordynuje prace studialne nad lokalizacją nowego lotniska. Z początkowych siedmiu rozpatrywane są obecnie szczegółowo dwie lokalizacje najbardziej odpowiadające wymogom eksploatacyjnym: północna i jedna z południowych, w okolicy Piaseczna.

★

◇ Oprócz LOTu przewozy lotnicze w naszym kraju wykonuje szereg instytucji państwowych, posiadających samoloty do własnego użytku. To tak zwane **lotnictwo dyspozycyjne** rozporządza małymi samolotami, 2-, 4-osobowymi, głównie typu „Morava". W transporcie użytku własnego przoduje Ministerstwo Górnictwa i Energetyki, którego zjednoczenia, bądź kopalnie mają w sumie 7 samolotów dyspozycyjnych, rozlokowanych w terenie.

W pierwszym półroczu br. przybyło **6 nowych posiadaczy** samolotów dyspozycyjnych typu „Morava". Są to: Zjednoczenie Hutnictwa Żelaza i Stali, Zakłady Mechaniczne „Ursus", Szczeciński Urząd Morski, Kombinat „Lubin" (drugi samolot) oraz Instytut Lotnictwa, który zakupił dwa samoloty.

J. Os.



Z obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

PRZYZNANIE ODZNAK ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA LOTNICTWA SPORTOWEGO

POD przewodnictwem prezesa – gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły**, obradowało w Warszawie 13 lipca br. plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W toku obrad ZG przedyskutowano m. in. szereg aktualnych problemów z działalności Aeroklubu PRL, przyjęto ramowy regulamin Komisji Specjalistycznych APRL oraz zatwierdzono wyjazdy ekip: na spadochronowe mistrzostwa świata, na modelarskie mistrzostwa świata, na modelarskie mistrzostwa świata – makiet i mikromodeli. Członkowie ZG wysunęli przy tym sugestie, aby Aeroklub PRL podejmował więcej inicjatywy w celu organizowania mistrzostw świata w Polsce, m. in. w niektórych kategoriach modelarskich i w spadochroniarstwie.

Na posiedzeniu dokonano zmian w składzie Prezydium i ZG. Po rezygnacji z członkostwa w Prezydium ZG płk. mgr. **Tadeusza Zielińskiego,** który nadal pozostaje członkiem ZG, w skład Prezydium powołano członka ZG, prezesa Aeroklubu Śląskiego, mgra **Sławomira Kwiatkowskiego**. W związku z rezygnacją z prac w ZG byłego prezesa Aeroklubu Łódzkiego **Edwarda Wróblewskiego,** Zarząd Główny APRL dokooptował do ZG **Mieczysława Augustyniaka,** obecnego prezesa Aeroklubu Łódzkiego.

W związku ze zbliżającym się Świętem Lotnictwa Polskiego, które obchodzone jest corocznie 23 sierpnia, Zarząd Główny Aeroklubu PRL podjął na plenum uchwałę o przyznaniu kilkudziesięcioosobowej grupie działaczy APRL odznak Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Uchwałą ZG APRL odznaki otrzymali:

Z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego – Stefan **JAROSZ** i Czesław **ŚWIECINSKI;**

z Aeroklubu Bydgoskiego – Andrzej **KOWALSKI;**

z Aeroklubu Częstochowskiego – Józef **GLANC;**

z Aeroklubu Elbląskiego – Konstanty **MOROZ;**

z Aeroklubu Gdańskiego – Zygmunt **KOZAKOW,** Wacław **JURKIEWICZ** i Olgierd **SANKOWSKI;**

z Aeroklubu Grudziądzkiego – Leon **WESOŁOWSKI** i Józef **SZCZUTKOWSKI;**

z Aeroklubu Kieleckiego – Zbigniew **SUCHAŃSKI;**

z Aeroklubu Krakowskiego – Krystyna **SZYMAŃSKA,** Rajnhold **TKOCZ** i Kazimierz **WNĘTRZYCKI;**

z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu – Ryszard **JARZĘBSKI** i Zdzisław **LEWANDOWSKI;**

z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku – Henryk **GOŁĘBIOWSKI,** Ryszard **KASPEREK,** Tadeusz **CHWAŁCZYK** i Zdzisław **KLIMKIEWICZ;**

z Aeroklubu Łódzkiego – Henryk **SZLAGOWSKI;**

z Aeroklubu Ostrowskiego – Władysław **POLAK;**

z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu – Henryk **MAJERAN;**

z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie – Stanisław **KONDERA** i Zbigniew **CHODOROWSKI;**

z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu – Sławomir **WIĄCZEK;**

z Aeroklubu Poznańskiego – Eugeniusz **OLSZAŃSKI** i Henryk **ZAWAL;**

z Aeroklubu Słupskiego – Henryk **WROMBEL;**

z Aeroklubu Rzeszowskiego – Antoni **SCHABOWSKI** i Tadeusz **GANCARZ;**

z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach – Jan **KMIEĆ,** Jan **SZADE** i Leon **BONDAR;**

z Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu – Mieczysław **STACHURA-MICHALSKI;**

z Aeroklubu Warszawskiego i z Warszawy – Feliks **ZYGADŁO,** Julian **STACHURSKI,** Władysław **REWAKOWICZ,** Zygmunt **SKÓRA,** Andrzej **PAZIO,** Stanisław **DETKO,** Tadeusz **MALINOWSKI** i Adam **FLIS;**

z Aeroklubu Wrocławskiego i województwa wrocławskiego – Józef **ADAMSKI,** Waldemar **GROSS,** Jarosław **STAROSZCZAK** i Zbigniew **DOROSZEWSKI;**

z Aeroklubu Włocławskiego – Jan **WOŹNIAK;**

z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze – Marian **ZBORALSKI** i Wincenty **OKUPNY;**

z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku – Stanisław **MALINOWSKI,** Tadeusz **BRODNICKI,** Wiesław **CYGAŃSKI** i Ryszard **LEWANDOWSKI;**

ze Szkoły Szybowcowej Żar – Władysław **DZIERGAS;**

z Centrum Wyszkolenia Szybowcowego w Lesznie – Józef **MERECZ,** Mieczysław **WILCZAK,** Michał **ADAMCZAK,** Ludwik **KURASIAK,** Albin **PLEWA,** Kazimierz **FORALEWSKI** i Józef **BONIAK;**

z Biura Zarządu Głównego APRL w Warszawie – Bernard **KOSZEWSKI,** Pelagia **MAJEWSKA,** Urszula **ŚLIWAK,** Michał **STAŃCZAK,** Krzysztof **SEGIT** i Wacław **ŁUKASZEWICZ;**

z Klubu Seniorów Lotnictwa APRL – Benedykt **JANKOWSKI,** Tadeusz **NOWAK,** Kazimierz **KACZMAREK,** Wanda **OLSZEWSKA,** Kazimierz **CHAŁUPNIK,** Maria **WARDAS,** Gustaw **POKRZYWKA,** Stanisław **KROPISZ,** Jerzy **DULIK,** Mirosław **DWORZNIEWSKI,** Franciszek **PRZYBYLSKI,** Stefan **BEREZKA,** Stanisław **BARCZEWSKI,** Bogdan **SMIDOWICZ,** Edmund **KUICH,** Andrzej **WANDZEL,** Bernard **MIZERSKI,** Władysław **DITTMER,** Antoni **MITTEK,** **STROBEL** (Iwirkowisko – CSRS), Edward **SIEŃCZYK(** Władysław **BUGAJSKI,** Piotr **WIDELSKI,** Andrzej **PĘDZIACH,** Waldemar **RUSZKIEWICZ,** Stanisław **GRZYWA,** Antoni **ŻYCZYŃSKI,** Leon **BRODALA** i Stanisław **CNOTLIWY.**

Ponadto Zarząd Główny APRL przyznał dyplomy uznania ZG Aeroklubu PRL **Tadeuszowi Wiktorowi** z Aeroklubu Łódzkiego i **Włodzimierzowi Wojteckiemu** z Aeroklubu Kieleckiego.

Wszystkim odznaczonym i wyróżnionym serdecznie gratulujemy.

(yy)



FILATELISTĄ nie jestem, znaczków nie zbieram. Lubię natomiast oglądać ciekawe zbiory, szczególnie o tematyce kosmicznej. Wydaje mi się jednak, iż suma 1 500 dolarów za kopertę tzw. „całostkę" ofrankowaną na Księżycu, była chyba zbyt zawyżona. Bądź co bądź jest to cena równa prawie eksportowemu Polskiemu Fiatowi, zgodnie z cennikiem banku PKO. Podobnego zdania było kierownictwo amerykańskiej NASA, które udzieliło surowej nagany panom Scottowi, Wordenowi i Irwinowi bohaterom wyprawy „Apollo-15" za handelek wspomnianymi „całostkami". Może nikt by o tym nie mówił gośno, gdyby chodziło o jedną kopertę z poczty księżycowej. Ale kopert było 400 (słownie — czterysta) czyli i sumka niebagatelna — ponad pół miliona dolarów. Przybladła trochę, w moich przynajmniej oczach, sława astronautów z „Apolla-15", a kierownictwo NASA już zapowiedziało, że zastanowi się poważnie nad ich kandydaturą w przyszłych przedsięwzięciach kosmicznych. Słuszna wydaje się decyzja władz NASA zakazująca w przyszłości zabierania prywatnych przesyłek na Księżyc, gdy korzysta się ze służbowego statku, wyżywienia, pensji i — diet.

Dość jednak o astronautach — filatelistach. Doczekaliśmy się pięćsetnego sztucznego obiektu czyli satelity „Kosmos". Jubileuszowy start nastąpił 10 lipca z terenu ZSRR. W związku z tym niezwykłym faktem prasa na całym świecie podkreśla doniosłość dziesięcioletniego wysiłku uczonych radzieckich, twórców programu „Kosmos", jak i ogromu osiągnięć naukowych, które niezbędne są dla naszych ziemskich potrzeb.

Mniej więcej za miesiąc na orbicie okołoziemskiej umieszczony zostanie nowy amerykański obiekt kosmiczny przeznaczony do badań astronomicznych. Decyzją NASA obiekt ten z serii satelitów OAO (astronomiczne obserwatorium orbitalne) mieć będzie nazwę „Copernicus", a więc imię naszego wielkiego astronoma Mikołaja Kopernika. Satelita pozostanie na orbicie około roku, a zatem w okresie międzynarodowych obchodów kopernikowskich. O fakcie tym powiadomił przedstawicieli prasy dr Edward David doradca naukowy prez. Nixona, podczas swego 5-dniowego pobytu w Polsce.

W związku z objęciem przez Indirę Gandhi teki ministra zagadnień kosmicznych Indii, zagraniczna prasa fachowa szeroko omawia aktualny stan i perspektywy badań kosmicznych w tym kraju. Wymienia się dziewięć ośrodków, a między innymi w Thumba, który utworzony został dzięki pomocy ONZ w 1963 roku; w Sriharikota działający od roku ubiegłego (stąd wyrzucono pierwszą hinduską rakietę sondażową Rohini-RH-125); w Ooty, gdzie zbudowano radioteleskop o największej dotychczas antenie, umożliwiającej obserwację 500 radioźródeł pozagalaktycznych; w New Delhi gdzie mieści się ośrodek meteorologii satelitarnej. Interesujące jest na przykład zestawienie liczby startów rakiet sondażowych za lata 1963 — 1972 w ośrodku Thumba. Otóż łącznie wystartowały stąd 193 rakiety. Najwięcej było radzieckich „M-100" (66 sztuk), amerykańskich „Nike - Apache" (42 sztuki) i „Judi — Dart" (36 sztuk) oraz francuskich „Centaure — I" (10 sztuk).

Z innych nowości techniki rakietowej i kosmonautyki wymienić trzeba oficjalne ogłoszenie przez NASA terminu startu stacji kosmicznej „Skylab" na 30 kwietnia 1973 roku. Trzyosobowa załoga (Ch. Conrad, P. Weitz i J. Kerwin) wystartuje 1 maja 1973 roku i przebywać ma na pokładzie stacji 28 dni.

P. E.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA

W ciągu zaledwie kilku lat zorganizowano w naszym kraju wojskowy sport spadochronowy. Jego zalążkiem wyczynowym byli sportowcy, dla których wojsko stało się zawodem lub okresem przejściowym w ich życiu osobistym. Większość bowiem sprzed kilku lat i aktualnie startujących skoczków w barwach spadochroniarstwa wojskowego swoje pierwsze skoki wykonywało w aeroklubach regionalnych. Nim nałożyli mundury wojskowe, byli kiedyś sportowcami cywilnymi. Ten fakt należy ocenić jako słuszny i prawidłowy.

Wojsko stworzyło sportowcom spadochronowym możliwie jak najlepsze warunki treningu, oddało do ich dyspozycji najlepszych trenerów i postarało się także o wysokowyczynowy sprzęt spadochronowy. Te wszystkie elementy sprawiły, iż dobrze zapowiadający się skoczkowie pod względem wypoczynkowym stosunkowo szybko osiągnęli wysoki poziom zawodniczy.

Wspomniany poziom stał się punktem wyjściowym dla rywalizujących zespołów spadochronowych poszczególnych Okręgów Wojskowych, Wojsk Lotniczych oraz Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju. Powołanie do życia sekcji spadochronowych w ramach Wojskowych Klubów Sportowych wzmogło jeszcze bardziej rywalizację sportową o prymat pierwszeństwa w Wojsku Polskim. Stąd też wojsko przywiązuje ogromną wagę nie tylko do zwycięstw indywidualnych na różnego rodzaju zawodach spadochronowych, ale głównie do sukcesów poszczególnych zespołów.

Każdorazowy udział ekipy Wojska Polskiego w zawodach o charakterze międzynarodowym, a także Spartakiadzie Armii Zaprzyjaźnionych podnosi autorytet i rangę wojskowego sportu spadochronowego. Jeszcze nie tak dawno nasi skoczkowie wojskowi zajęli pod niebem Francji dobre miejsca w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej.

Zapoczątkowane w 1962 roku Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego stały się imprezą bardzo pożyteczną ze względu na rywalizację poszczególnych zespołów zmuszającą do zdobycia tytułów mistrzowskich. Zawody te bowiem wpływają poprzez systematyczny trening na wzrost poziomu uczestniczących w nich skoczków.

To nic, że Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Ryszard Olszowy, Stefan Czerwonka, czy Stanisław Sidor byli kiedyś sportowcami cywilnymi. Aktualnie pełnią służbę w Wojsku Polskim, mają stopnie wojskowe i reprezentują na zewnątrz zarówno Wojsko Polskie jak i polski sport spadochronowy. Cieszymy się z tego dzisiaj podobnie jak dawniej, kiedy byli sportowcami cywilnymi. Ich warunki treningu w wojsku są dobre podobnie jak wyniki uzyskiwane na zawodach, w których startują z dużym powodzeniem.

Kilka lat upłynęło szybko i ani obejrzeliśmy się jak obok spadochroniarzy cywilnych powstały silne zespoły skoczków wojskowych. Tych skoczków, których poziomu nie mierzymy już skalą krajową lecz w kilku przypadkach — światową.

I oto tradycyjnie, tym razem już po raz jedenasty, spotkali się skoczkowie w mundurach wojskowych, aby wyłonić spośród siebie Spadochronowych Mistrzów Wojska Polskiego w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. Mistrzostwa te rozegrano w Warszawie w dniach od 25 czerwca do 2 lipca br. Na starcie stanęło 41 zawodników reprezentujących 5 zespołów, a mianowicie trzy okręgi wojskowe: Śląski, Warszawski i Pomorski, Wojska Lotnicze oraz Aeroklub PRL (poza konkursem).

Już na drugi dzień, po uroczystym otwarciu mistrzostw, zawodnicy przystąpili do rozgrywania skoków grupowych na celność lądowania. Były to skoki zarówno piękne pod względem widowiskowym jak i godne uznania jeśli chodzi o uzyskane wyniki sportowe. Każda bowiem pięcioosobowa drużyna wykonywała po cztery skoki. Najlepsze pod względem taktycznym i jednocześnie najcelniejsze lądowanie zaprezentowali skoczkowie Śląskiego Okręgu Wojskowego w składzie: Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Ryszard Olszowy, Wiesław Lenczner i Władysław Koźmiński. Lądowali pewnie, jakby bez wysiłku, zdobywając sobie w klasyfikacji drużynowej dużą przewagę punktową nad innymi zespołami.

Na drugim miejscu uplasowała się drużyna Warszawskiego Okręgu Wojskowego, a na trzecim Wojsk Lotniczych.

Najlepsze lądowania w skokach grupowych, ale pod względem indywidualnym zaprezentowali dwaj sportowcy: Stefan Czerwonka i Edward Ligocki. Wszystkie ich skoki zakończyły się w celu. Obaj uzyskali jednakowe noty punktowe: 0,00 m.

Poza dwoma wspomnianymi skoczkami na wyróżnienie zasługują: Władysław Koźmiński, Jan Bober, Wiesław Szelc, Ryszard Olszowy i Lesław Panaś. Za cztery lądowania otrzymali oni noty w granicach do 0,5 m.

W konkurencji tej spośród 100 wykonanych skoków aż 38 znalazło się w celu (ponad jedna trzecia), 41 w granicach od 0,01 do 0,99 m, natomiast 21 powyżej jednego metra. Rezultaty te świadczą o wysokim poziomie zawodniczym większości skoczków wojskowych uczestniczących w tegorocznych mistrzostwach.

W następnej konkurencji, w skokach indywidualnych z wysokości 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania również piękny sukces odniósł zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego. Właśnie trzy pierwsze miejsca po czterech wykonanych skokach zajęli zawodnicy tego bezsprzecznie najlepszego zespołu.

Zwycięzył Wiesław Lenczner uzyskując 0,08 m. Na drugim miejscu uplasował się Sylwester Jakubowski (0,14 m), a na trzecim Ryszard Olszowy (0,20 m). Ich wyniki po czterech skokach są więcej niż dobre. Rezultaty te stawiają wspomnianych zawodników w rzędzie najlepszych. Gdy dodam, że znaleźli się oni również w czołówce skoczków poprzedniej konkurencji, świadczy to dobitnie, że tak dobre wyniki nie są przypadkowe, że w skokach na celność lądowania uzyskali oni już wysoki poziom zawodniczy.

W klasyfikacji drużynowej ponownie pierwsze miejsce zajął zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego, przed Warszawskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym.

Ogółem w konkurencji tej na 164 wykonane skoki blisko jedna trzecia (dokładnie 48) to skoki, które otrzymały najwyższą ocenę za lądowanie (0,00 m).

W następnej kolejności, ze względu na sprzyjające warunki atmosferyczne, przeprowadzono akrobację spadochronową. Były to trzy skoki z wysokości 2 000 m, w czasie których każdy skoczek wykonywał określoną regulaminem wiązankę figur akrobacji spadochronowej.

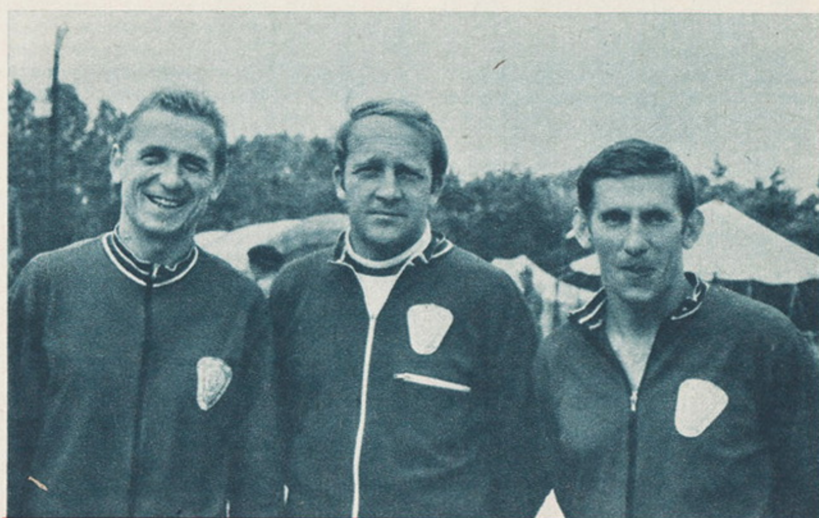
W konkurencji tej dwa najlepsze rezultaty uzyskali skoczkowie Aeroklubu PRL startujący poza konkursem: Janusz Mac (25,5 s) i Henryk Rozwadowski (25,9 s). Zawodnik z trzecim czasem w akrobacji spadochronowej Sylwester Jakubowski został zwycięzcą konkurencji. Otrzymał on noty: 8,3 s, 8,6 s i 9,7 s (26,6 s.) Drugie miejsce zajął Józef Łuszczki (26,8 s), a trzecie Kazimierz Skowron (27,1 s).

Wielokrotny mistrz Polski Ligocki do trzeciego skoku w akrobacji spadochronowej wystartował nie w pełni dysponowany fizycznie. Ostatecznie skok ten zadecydował o jego czwartym miejscu w akrobacji i drugim w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw. Oto jego czasy: 7,8 s, 8,7 s, i 11 s (27,5 s).

W klasyfikacji drużynowej ponownie zwyciężył zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego przed Warszawskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym. Nieoficjalnie pierwsze miejsce zajęli skoczkowie Aeroklubu PRL. Ponieważ startowali poza konkursem, ich sukces należy tym bardziej odnotować, bowiem stanowili oni w większości zespół młody, ambitny i bardzo obiecujący.

W wyniku trzech rozegranych konkurencji Spadochronowym Mistrzem Wojska Polskiego został plut. Sylwester Jakubowski (2 100 skoków). Tytuł wicemistrza wywalczył st. sierż. Edward Ligocki (2 260 skoków). Na trzecim miejscu uplasował się por. Władysław Koźmiński (1 999 skoków). Wszyscy trzej ze Śląskiego Okręgu Wojskowego. Nieoficjalnie najlepszym skoczkiem mistrzostw okazał się startujący poza konkursem Janusz Mac reprezentujący barwy Aeroklubu PRL. Wyprzedził on Sylwestra Jakubowskiego o 0,32 pkt.

Drużynowym Spadochronowym Mistrzem Wojska Polskiego został zespół Śląskiego Okręgu Wojskowego w składzie: por. Wiesław Lenczner, por. Władysław Koźmiński, ppor. Wojciech Soleżyński, st. sierż.



Czołowi skoczkowie XI Spadochronowych Mistrzostw Wojska Polskiego: Od lewej: plut. Sylwester Jakubowski, st. sierż. Edward Ligocki oraz por. Władysław Koźmiński.

XI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO
WARSZAWA 25.VI–2.VII.1972 r.

Klasyfikacja indywidualna:

1. plut. Sylwester **Jakubowski** (SOW) — 13,44; 2. st. sierż. Edward **Ligocki** (SOW) — 14,74; 3. por. Władysław **Koźmiński** (SOW) — 14,87; 4. st. kpr. Stanisław **Sidor** (WL) 15,21; 5. st. kpr. Kazimierz **Skowron** (WOW) — 15,32; 6. por Wiesław **Lenczer** (SOW) — 15,83; 7. plut. Ryszard **Olszowy** (SOW) — 17,25; 8. sierż. Edward **Burakowski** (WOW) — 18,36; 9. st. kpr. Lesław **Panaś** (WOW) — 18,97; 10. st. kpr. Andrzej **Nawracaj** (WOW) — 19,0. Poza konkursem skoczkowie Aeroklubu PRL: 1. (1) Janusz **Mac** — 13,12; 2. (5) Wiesław **Szelc** — 15,03; 3. (11) Jan **Bober** — 18,50; 4. (14) Jan **Kuliś** — 20,48; 5. (16) Henryk **Rozwadowski** — 20,57; 6. (27) Jacek **Hałoń** — 24,82.

Klasyfikacja drużynowa:

1. Śląski Okręg Wojskowy SOW) 75,94; 2. Warszawski Okręg Wojskowy (WOW) 97,02; 3. Wojska Lotnicze (WL) — 167,6. Poza konkursem 1 (2) Aeroklub PRL — 89,98.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO 1962–1972

1.	1962	Kraków	plut. **Franciszek Szuberla**
2.	1963	Kraków	szer. **Jan Kuliś**
3.	1964	Kraków	kpr. **Edward Ligocki**
4.	1965	Inowrocław	plut. **Jan Cierniak**
5.	1966	Wrocław	kpr. **Jan Kuliś**
6.	1967	Wrocław	sierż. **Edward Ligocki**
7.	1968	Wrocław	sierż. **Edward Ligocki**
8.	1969	Kraków	sierż. **Edward Ligocki**
9.	1970	Zamość	sierż. **Edward Ligocki**
10.	1971	Olsztyn	st. kpr. **Sylwester Jakubowski**
11.	1972	Warszawa	plut. **Sylwester Jakubowski**

POLSKIEGO

Edward Ligocki, plut. Sylwester Jakubowski i plut. Ryszard Olszowy.

Ostatnią próbą sprawności mistrzostw był tak zwany wielobój desantowy. Składał się on z czterech konkurencji: skoku na celność lądowania, marszobiegu o długości 5 km w umundurowaniu polowym z bronią, strzelania z kbk AK oraz rzutu granatem o ciężarze 0,60 kg do celu oddalonego o 30 m. Te trudne i wymagające dużego wysiłku konkurencje odbywały się przy temperaturze dochodzącej do 29° C.

Mistrzem Wojska Polskiego w wieloboju desantowym został plut. Krystian Kaik z Warszawskiego Okręgu Wojskowego (22,32 pkt). Tegoroczny mistrz już trzykrotnie reprezentował barwy Warszawskiego Okręgu Wojskowego i trzykrotnie zajmował pierwsze miejsce. Pełni służbę w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Aktualnie ma na swym koncie spadochronowym ponad 1 200 skoków z samolotu.

Tytuł wicemistrza w wieloboju desantowym wywalczył st. sierż. Stanisław Barwik z Pomorskiego Okręgu Wojskowego (23,58 pkt), natomiast trzecie miejsce zdobył por. Władysław Koźmiński ze Śląskiego Okręgu Wojskowego (24,36 pkt.).

Drużynowym Mistrzem Wojska Polskiego w wieloboju desantowym został Warszawski Okręg Wojskowy, przed Śląskim Okręgiem Wojskowym i Pomorskim Okręgiem Wojskowym.

★

Spadochronowy Mistrz Wojska Polskiego na rok 1972 plut. Sylwester Jakubowski, w rozmowie z przedstawicielem naszej redakcji powiedział:

— „Z każdym rokiem widoczny jest coraz bardziej rozwój polskiego spadochroniarstwa zarówno cywilnego jak i wojskowego. Skoczkowie wojskowi w ostatnich latach uczynili duże postępy, tak w skokach na celność lądowania jak i w akrobacji spadochronowej. Poziom zawodniczy, szczególnie czołówki, tegorocznych mistrzostw Wojska Polskiego świadczy o tym najlepiej. Wydaje mi się, że wszyscy powinniśmy starać się o to, aby wszelkiego rodzaju zawody spadochronowe, bardzo widowiskowe, mogli oglądać ci, którzy tego zapragną, a szczególnie młodzież. Należałoby bardziej niż do tej pory zbliżyć młodzież do sportu spadochronowego, zainteresować ją zawodami i mistrzostwami. Osobiście uważam, że trzeba poczynić starania, aby po pierwszych udanych próbach wprowadzić sport spadochronowy na stadiony sportowe naszych małych i dużych miast. Ten problem postulowano już niejednokrotnie na łamach „Skrzydlatej Polski". Jest on ciągle aktualny. Wydaje mi się, że zawody i mistrzostwa na stadionach sportowych zbliżą społeczeństwo, a szczególnie młodzież do spadochroniarstwa".

Zdjęcie: Z. Kadziewicz

Trener zwycięskiego zespołu Śląskiego Okręgu Wojskowego ppłk Józef Dwernicki powiedział nam:

— „Cieszę się z kolejnego, piątego już zwycięstwa drużynowego naszego zespołu. Sukcesu tego nie osiągnęliśmy ani łatwo ani też przypadkowo. Na tytuł drużynowego Spadochronowego Mistrza Wojska Polskiego zapracowaliśmy solidnie. Przygotowaliśmy się starannie do udziału w mistrzostwach, przy czym sam przebieg treningu wykazał nam pewne braki, które uzupełnialiśmy na bieżąco. Oczywiście, nie wszystko nam się tak powiodło jak chcieliśmy. Aktualnie mogę stwierdzić, iż drużyna nasza w celności lądowania osiągnęła poziom światowy, natomiast w akrobacji mamy jeszcze pewne niedociągnięcia. W tym przypadku mam na myśli czystość wykonywania figur oraz skrócenie czasu przeznaczonego na akrobację. Jestem zadowolony z drużyny którą reprezentuję. Wspólnie ze st. sierż. Edwardem Ligockim uczyniliśmy wszystko, aby drużyna Śląskiego Okręgu Wojskowego uzyskała jak najlepsze wyniki. Tak się też stało. Zajęliśmy trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji „indywidualnej i pierwsze miejsca w klasyfikacji drużynowej".

★

Oceniając tegoroczne Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego pod względem sportowym należy z uznaniem stwierdzić, iż poziom poszczególnych skoczków, w porównaniu z rokiem ubiegłym, uległ wyraźnej poprawie. Szczególnie uwidoczniło się to w skokach na celność lądowania. Pod tym względem osiągnięto duży postęp. Co trzeci bowiem skok na celność na tegorocznych mistrzostwach Wojska Polskiego kończył się lądowaniem w środku koła. Akrobacja spadochronowa, jako trudniejsza w dopracowaniu szczegółów, potraktowana została także przez poszczególne zespoły na serio. I ten fakt należy odnotować pozytywnie, ponieważ blisko jedna trzecia skoków akrobacji spadochronowej zakończyła się dobrym czasem dla tych zawodników, a mianowicie poniżej 10 sekund.

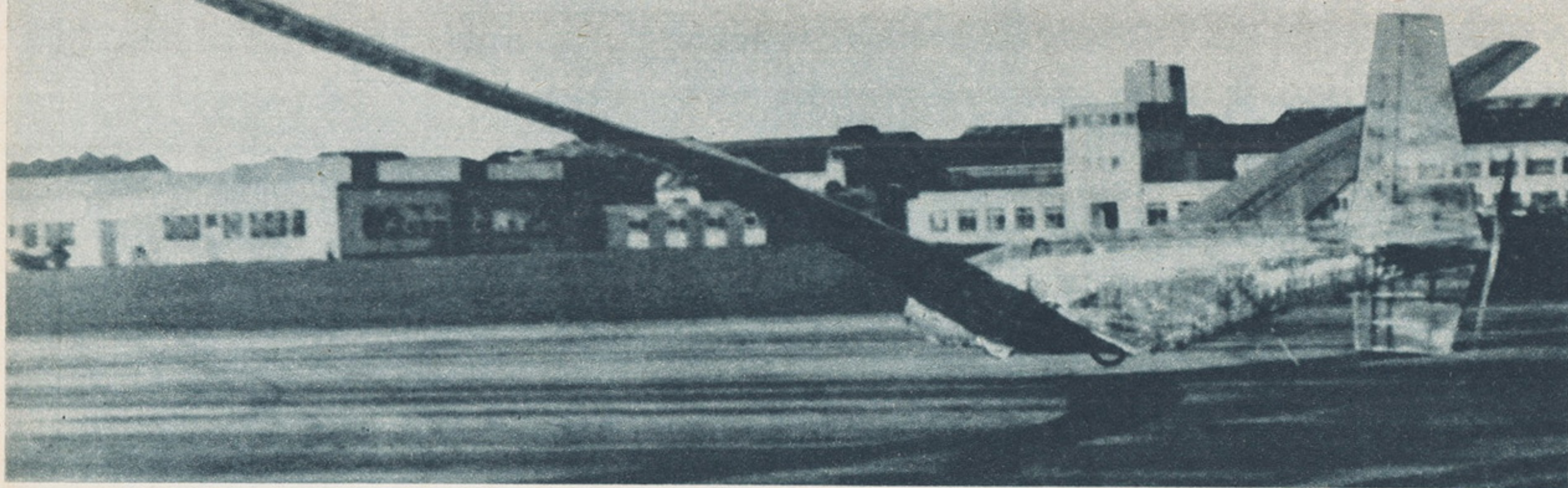
Skoczkowie wojskowi uczynili duży postęp w konkurencjach spadochronowych. W mistrzostwach bardzo dobrze spisała się drużyna Aeroklubu PRL, która startując poza konkursem zaprezentowała wysoki poziom zawodniczy. Odmłodzona i psychicznie nastawiona na zwycięstwo rywalizowała bardzo ambitnie z drużynami wojskowymi. I z tej rywalizacji w punktacji nieoficjalnej odniosła duży sukces sportowy: zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej (Janusz Mac) i drugie miejsce w klasyfikacji drużynowej.

Rywalizację tę, jak stwierdzili sami skoczkowie wojskowi, bardzo sobie ceniliśmy.

TADEUSZ MALINOWSKI

Fragment uroczystości zakończenia XI Spadochronowych Mistrzostw Wojska Polskiego. Zdjęcia: T. Malinowski (2).





SAMOLOTU DLA LUDZI – – PTAKÓW WCIĄŻ BRAK...

PIERWSZY lot w 1971 roku trwał sześć sekund. Pokonano odległość około 45 m na wysokości około 0,9 m. Dla uzyskania tych wyników poświęcono 10 tysięcy godzin pracy w ciągu czterech lat. Pracy oczywiście nie w godzinach służbowych, a w czasie wolnym. 45 Anglików entuzjastów lotu mięśniowego zrzeszonych w zespole Weybridge Man Powered Aircraft Group i dodajmy w większości pracowników BAC (British Aircraft Corporation) podjęło ambitne zadanie zbudowania statku powietrznego napędzanego zespołem śmigło-silnikowym, w którym funkcje silnika pełnią mięśnie nóg pilota-rowerzysty. Zachętą do pracy była (i jest w dalszym ciągu!) łakoma suma 10 tys. funtów tworząca nagrodę Henry Kremera za wykonanie lotu mięśniowego na wysokości max. 6 m i dystansie 1/2 mili ang. tam i z powrotem z dwoma zakrętami (ósemka).

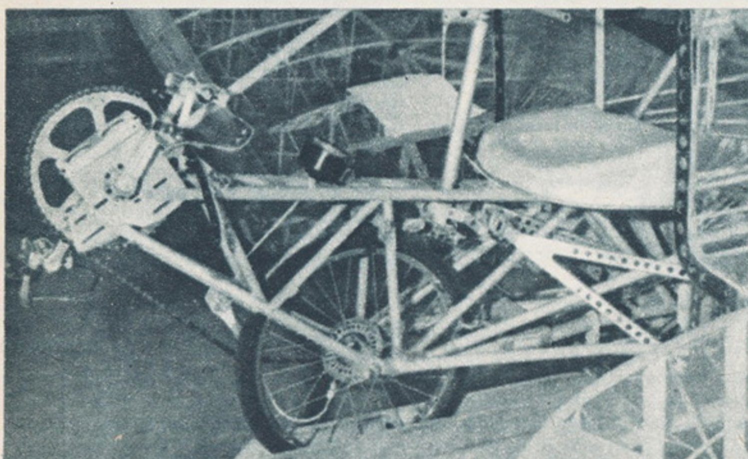
Mięśniolot zbudowano, jednak mimo ogromu pracy teoretycznej i praktycznej spodziewanych rezultatów nie osiągnięto. Dlaczego? Stwierdzono, że niezbędne są dwa czynniki: wysokie kwalifikacje pilota i jednocześnie niezwykła tężyzna fizyczna. Jednym słowem — gdyby nasz kolarz Szurkowski miał zdolności pilotażowe Adama Zientka jest nadzieja na wykonanie dobrego lotu, ale i fakt ten nie gwarantowałby zdobycia nagrody.

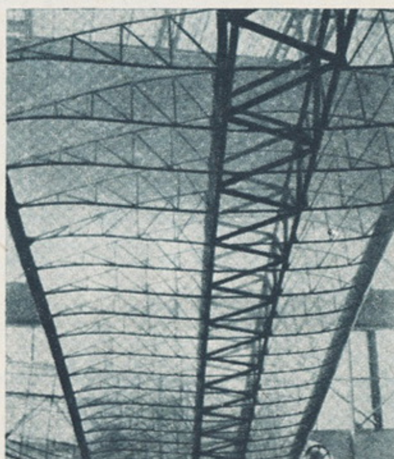
Szybowiec-mięśniolot zespołu z Weybridge ma niezwykłą rozpiętość skrzydeł (36 m) i ciężar własny wynoszący zaledwie 58,8 kg. Ciężar całkowity z pilotem wynosi 126,8 kg. Przy pierwszym starcie zanotowano prędkość około 21 km/h. Napęd śmigła pchającego (o średnicy 2,1 m) stanowiła przekładnia uruchamiana nogami pilota. Konstrukcja płatowca częściowo balsowa (żebra), częściowo z włókna szklanego (podłużnice, dźwigary) i duraluminium (okucia). Osobliwy jest układ dolnopłata. Przypuszczalnie konstruktorzy pragnęli wykorzystać efekt „poduszki powietrznej", dzięki bardzo nisko położonym skrzydłom.

Twórcy mięśniolotu nie są oczywiście zadowoleni z dotychczasowych prób w locie. Mają jednak nadzieję, że trudności zostaną pokonane — być może trzeba będzie jeszcze coś zmienić w konstrukcji, ulepszyć i — nauczyć się latać.

Marzenie o samolocie „dla każdego" czyli o takim statku powietrznym, który nie wymagałby kłopotliwej obsługi silnika, a nawet stosowania paliwa, w dalszym ciągu nie zostało zrealizowane. Czy mięśniolot spełni pokładane nadzieje, czy wreszcie ktoś zdobędzie nagrodę Kremera — trudno przewidzieć. Jedno jest pewne: wysiłek licznych entuzjastów, konstruktorów czy uczonych na całym świecie a także nowe konstrukcje, przybliżają dzień, kiedy już będzie można mówić o sukcesie mięśniolotu.

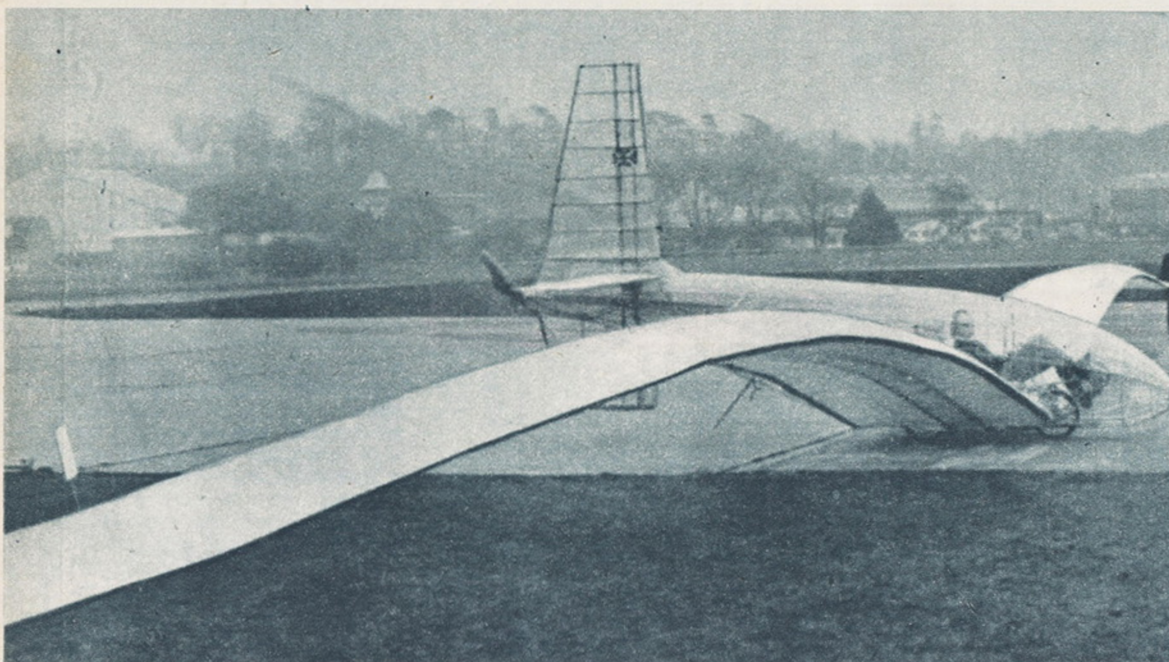
P. E.

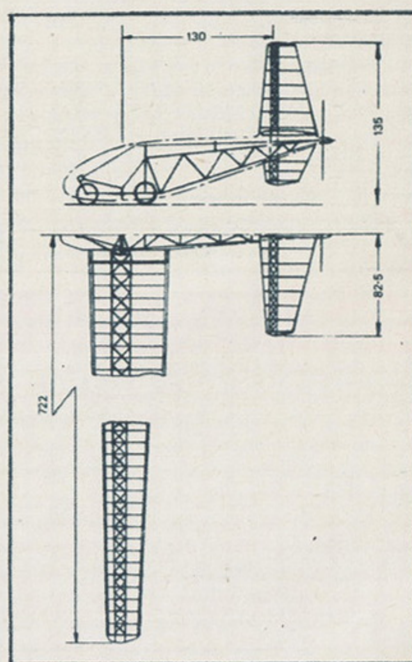




U dołu z lewej: Mięśniolot przygotowany do lotu. W kabinie widoczny jest pilot w pozycji półleżącej. Uwagę zwraca elastyczność skrzydeł, które w locie odchylają się ku górze. U dołu z prawej: Szkic mięśniolotu (wymiary w stopach angielskich).

Zdjęcia: Shell Aviation News





Ppłk dypl.
EDWARD WÓJCIK

ROZPOZNANIE POWIETRZNE



Samolot rozpoznawczy „Phantom" z wyposażeniem zwiadowczym znajdującym się w zasobniku podkadłubowym. Jest tam: radar bocznej obserwacji oraz aparatura fotograficzna do zdjęć pionowych i bocznych z różnych wysokości w dzień i w nocy.

HISTORIA bojowego zastosowania lotnictwa nie rozpoczęła się od bombardowania i walk powietrznych, lecz właśnie od rozpoznania powietrznego zwanego dawniej — lotniczym. Pomijając balony i sterowce, lotnictwo wojskowe robiło pierwsze kroki bojowe przez próby użycia samolotów do śledzenia przeciwnika (wojna włosko-turecka i wojna bałkańska 1911-1913 r.). W czasie pierwszej wojny światowej samolot rozpoznawczy miał już dość silną pozycję w lotnictwie. Osiągnąwszy prędkość do 180 km/h, pułap do 5000 m i długotrwałość lotu do 4 godzin dominował jako środek rozpoznania wojskowego.

W okresie międzywojennym i w czasie II wojny światowej rozpoznanie powietrzne zyskało rangę najważniejszego rodzaju rozpoznania wojskowego utrzymując ją do dzisiaj. Doniosła rola rozpoznania powietrznego w wojnie, bitwie i walce wynika z jego szczególnych właściwości, do których głównie można zaliczyć następujące: bardzo duży zasięg, krótki czas realizacji zadań, zdolność do obserwacji przeciwnika na dużych obszarach, dużą dokładność i możliwość przenoszenia wysiłku z jednego kierunku na kolejne w krótkim czasie.

Rozwój techniki lotniczej oraz wzrost ilościowy i jakościowy zadań rozpoznania powietrznego spowodowały konieczność podziału zarówno rozpoznania, jak i samolotów na określone rodzaje. Konieczność taką dyktowała też różna skala zainteresowań poszczególnych dowództw głębokością rozpoznania terenu (celów) przeciwnika. W wyniku tego obecnie rozpoznanie powietrzne dzieli się najczęściej na: strategiczne, operacyjne i taktyczne.

STRATEGICZNE-MIĘDZYKONTYNENTALNE

Istniejące obecnie środki prowadzenia wojny jak również sposób jej przygotowania i prowadzenia wymagają, aby strategiczne rozpoznanie miało nieograniczony zasięg w skali Ziemi. Biorąc po uwagę możliwości współczesnych środków strategicznego rozpoznania powietrznego, to mogą one dotrzeć do każdego punktu na Ziemi. Praktycznie w okresie wojny możliwości te może poważnie ograniczyć obrona powietrzna.

Przed rozpoznaniem strategicznym stoi jako główne zadanie wykrycie i rozpoznanie obiektów strategicznych położonych na głębokim zapleczu przeciwnika. Do nich należą: bazy pocisków balistycznych, bombowców strategicznych, ośrodki przemysłu zbrojeniowego, duże węzły komunikacyjne, bazy morskie itp.

Do prowadzenia rozpoznania strategicznego przeznaczone są samoloty wyposażone w zestawy lotniczych aparatów fotograficznych, rozpoznawcze stacje radiolokacyjne, urządzenia podczerwone i odbiorniki oraz namierniki rozpoznania radioelektronicznego. Duża głębokość tego rozpoznania stawia wysokie wymagania przed samolotami nie tylko w zakresie zasięgu, lecz również w odniesieniu do problemu pokonywania obrony powietrznej. Dlatego współczesne samoloty rozpoznania strategicznego osiągnęły prędkość około 3000 km/h i pułap ponad 30000 m. Są też przystosowane do lotów na małej wysokości.

OPERACYJNE — ŚREDNIEGO ZASIĘGU

Ten rodzaj rozpoznania jest ściśle związany z polem bitwy. Nacelowane jest ono na śledzenie przeciwnika i jego terenu w głębi operacyjnej i w strefie tyłów wojsk walczących na froncie. Strefa tyłów zwana jest też strefą administracyjną lub komunikacji. Stąd też ten rodzaj rozpoznania znany jest też pod nazwą „rozpoznanie strefy administracyjnej".

W rozpoznaniu tym chodzi głównie o wykrycie i śledzenie odwodów przeciwnika w rejonach ześrodkowania i w marszu, broni rakietowej średniego zasięgu, lotnisk, składów itp. Ten rodzaj rozpoznania prowadzą wersje rozpoznawcze taktycznych samolotów bombowych, taktycznych samolotów myśliwskich i myśliwsko-bombowych. Głębokość tego rozpoznania jest różnie określana w poszczególnych państwach co prawdopodobnie wynika z różnych poglądów na prowadzenie operacji i posiadanie samolotów o różnych możliwościach. W przypadku poglądów wielu państw zachodnich głębokość prowadzenia rozpoznania strefy administracyjnej wynosi 1000—1200 km od linii frontu.

Głównym sposobem prowadzenia tego rozpoznania jest rozpoznanie fotograficzne i radioelektroniczne. Mogą być też stosowane inne środki np. rozpoznania radiolokacyjnego i podczerwieni.

TAKTYCZNE — BLISKIEGO ZASIĘGU

Rozpoznanie prowadzą wersje rozpoznawcze lekkich taktycznych samolotów myśliwskich, myśliwsko-szturmowych i myśliwskich, jak również bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Głębokość tego rozpoznania wynosi kilkaset kilometrów. W przypadku poglądów zachodnich jest ona określana głębokością strefy działań bojowych, która wynosi 250-350 km.

Chociaż samoloty rozpoznania taktycznego są również wyposażone w różne urządzenia rozpoznawcze, to jednak duża ruchliwość celów i dynamiczna zmienność sytuacji na polu walki powodują, że obserwacja wzrokowa odgrywa w tym rozpoznaniu bardzo istotną rolę. Obserwacji wzrokowej z samolotów i przekazywanie jej wyników natychmiast przez radio, w wielu przypadkach nie może zastąpić dotychczas żaden inny sposób rozpoznania.

Obrazem, który obserwuje rozpoznanie taktyczne jest niezwykle żywe pole walki, z całą gamą techniki bojowej przeciwnika, oraz jego siła żywa. Ponadto, ważne jest też rozpoznanie terenu, środków zaopatrzenia i systemu komunikacji. Szczególnym elementem składowym rozpoznania taktycznego jest nadzorowanie pola walki.

NADZOROWANIE POLA WALKI

Jest ono realizowane przez wszystkie środki rozpoznania wojskowego, w tym również przez lotnicze, a wśród nich głównie przez śmigłowce. Chodzi o to, że w strefie bezpośrednio przylegającej do linii frontu, zmienność sytuacji jest najbardziej dynamiczna i zachodzi konieczność ciągłego śledzenia wszystkich poczynań przeciwnika. Wszystko co dzieje się blisko linii frontu po stronie przeciwnika jest ważne i może mieć decydujący wpływ na przebieg walki pododdziałów i oddziałów.

Szczególne usługi w nadzorowaniu pola walki oddają śmigłowce obeserwacyjne i rozpoznawcze. Są to latające punkty i posterunki obserwacyjne, które znad własnego terenu zapewniają wgląd w ugrupowanie przeciwnika.

Oprócz śmigłowców do nadzorowania pola walki są też wykorzystywane w coraz większym zakresie małe bezpilotowe samoloty rozpoznawcze. Szczególnie te, które są wyposażone w urządzenia telewizyjne, poważnie zwiększają efektywność nadzorowania.

Uogólniając — współczesne rozpoznanie powietrzne obarczone jest bardzo wieloma złożonymi zadaniami. Warunkuje ono zasadniczo możliwości wykonania celnych uderzeń rakietowo-lotniczych, operacji powietrzno-desantowych, morskich i lądowych. W miarę wzrostu ilości zadań rozpoznania powietrznego i narastających trudności ich wykonania doskonalone są środki jego realizacji oraz powstają nowe, coraz bardziej nowoczesne.

CHARAKTERYSTYKI BOJOWE SAMOLOTÓW ROZPOZNAWCZYCH

Lp.	Rodzaj samolotów	Prędkość km/h	Pułap (km)	Zasięg (km)	Wyposażenie rozpoznawcze	Uwagi
1.	Samolot rozpoznania strategicznego	do 3000	28-30	6000-9000	7-8 aparatów foto i urządzenia rozpoznania radioelektronicznego.	Samoloty: SR-71 i U-2
2.	Samolot rozpoznania operacyjnego i taktycznego	1100-2400	14-21	2200-4500	3-6 aparatów foto, urządzenia radiolokacyjne, podczerwone i rozpoznania radioelektronicznego	Np. samoloty: „Mirage-III R", RF-104, RF-4, Fiat G-91
3.	Samolot nadzorowania pola walki	490	7500	1000	3 aparaty foto, radar bocznej obserwacji, urządzenie rozpoznawcze na podczerwień	Samolot „Mohawk" OV-1 w wersji A, B, C.



Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo — założyciel zakładu LIP Nurtanio. Przyjaciel Polski. Zginął śmiercią lotnika w 1966 r.



Marszałek Sugito — długoletni dyrektor zakładu LIP Nurtanio (od 1967 r.).



Szef Produkcji płk Sutardjo.

Mgr inż. JAN STASZEK
Korespondencja własna
z Indonezji

„GELATIK"

„Wilga" z drugiej półkuli

DALEKO, bo kilkanaście tysięcy kilometrów od Polski, na drugiej półkuli jest kraj mający te same barwy w narodowej fladze i ten sam symbol państwowy — orła. Różnica polega tylko na tym, że kolor czerwony jest ponad białym, odwrotnie niż u nas. Państwo to jest położone po obu stronach równika, na 13 667 wulkanicznych i górzystych wyspach. Powierzchnia ok. 1 900 000 km kw. jest zamieszkana przez ok. 120 milionów osób. Kraj jest zasobny w wielkie bogactwa mineralne, podstawą upraw rolnych jest ryż, zbierany 2 do 3 razy w roku, zaś wielkie lasy i gęste dżungle pokrywają ponad połowę jego powierzchni. Krajem tym jest Indonezja.

Wielojęzyczna ludność Indonezji przez blisko 350 lat znosiła panowanie Portugalczyków, Hiszpanów, Anglików, Japończyków i przede wszystkim Holendrów, którzy opuścili ostatnią wyspę, Irian Zachodni, dopiero w 1963 r. pomimo tego, że niepodległość Indonezji została proklamowana 17 sierpnia 1945 r.

Obdarzone dużą prężnością, energią i ambicją młode państwo Indonezja musiało oczywiście przede wszystkim zwrócić uwagę na ogromne zaległości w zagospodarowaniu kraju spowodowane przez kilkusetletnie kolonialne rządy Holendrów. Niemal całkowity brak jakiegokolwiek przemysłu musiał być nadrobiony w jak najszybszym tempie. W ramach tych zadań znalazło się miejsce również na przemysł lotniczy.

Wychowane na poematach Ramajany i Mahabharaty ludy Indonezji od dawna kultywowały marzenia o lataniu. Gatot, Katja, Hanuman, Rawana i inni, to bohaterowie tych poematów, obdarzeni zdolnością latania. Chyba żaden kraj nie posiada tak wielu mitów związanych z lataniem.

Latanie odpowiada temperamentowi ludów Indonezji i jest niezbędną koniecznością w obecnych czasach, w których dobra, szybka komunikacja pomiędzy niezliczonymi wyspami jest podstawą dobrej koordynacji zarządzania.

W pierwszych latach ubiegłego dziesięciolecia został nawiązany kontakt pomiędzy władzami indonezyjskimi i polskim przemysłem lotniczym. Entuzjasta lotnictwa Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo był inicjatorem budowy i uruchomienia zakładu produkującego małe samoloty szkolno-treningowe. Mając już na swoim koncie przeróbki i oryginalne własne konstrukcje jak „Sikumbang" (trzmiel), „Kunang-kunang" (świetlik), „Belalang" (pasikonik) oraz dwa typy wiropłatów i rozumiejąc, że zadaniem przemysłu lotniczego jest jednak przede wszystkim produkcja samolotów, Commodore Nurtanio nawiązał bezpośredni kontakt z WSK-Okęcie w Warszawie. W wyniku rozmów podpisano kontrakt na budowę i uruchomienie zakładu produkującego samoloty PZL-104 „Wilga" według polskiej licencji. Kontrakt obejmował również częściowe wyposażenie zakładu oraz szkolenie załogi.

Zakład lotniczy LIP Nurtanio w Bandungu jest położony w pięknej kotlinie górskiej na wysokości ok. 750 m ponad poziomem morza. Klimat jest tutaj znacznie łatwiejszy do zniesienia dla Europejczyka niż np. bardzo trudny klimat Dżakarty. Wieczne gorące lato, piękna okolica, grzeczni, mili ludzie i otoczenie gór z wulkanem Tangkubanprahu na horyzoncie powodują, że życie tutaj jest naprawdę przyjemne.

Po pierwszym okresie budowy i wyposażenia zakładu oraz szkolenia kadr przyszedł okres konkretnej produkcji, rozwijanej stopniowo z dużym uporem i konsekwencją przez świeżo wyszkoloną kadrę. Wyniki nie kazały na siebie długo czekać i pierwsze samoloty PZL „Gelatik" zmontowane z części polskich pojawiły się bardzo szybko.

Rozwój zakładu miał swoje ciężkie chwile. W 1966 r. zginął śmiercią lotnika Commodore Nurtanio Pringgoadisurjo przy oblatywaniu samolotu „Super-Aero". Ten lubiany przez całą załogę i ceniony przez władze organizator i dowódca padł ofiarą własnej pasji do latania, bez której nie umiał żyć i przez którą zginął. W uznaniu jego zasług, zakład przez niego założony otrzymał nazwę LIP Nurtanio (Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio). Jednocześnie zapotrzebowanie na pewną liczbę oficerów do władz naczelnych spowodowało, że odpowiednia grupa wysoko wykwalifikowanych pracowników LIP Nurtanio odeszła do Dżakarty.

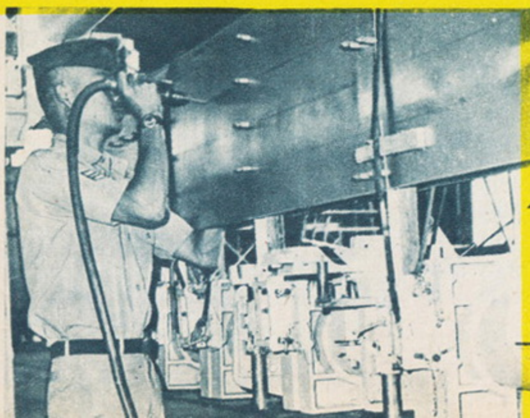
Zakład cieszy się poparciem władz zwierzchnich, a w pierwszym rzędzie Szefa Marszałka Suwoto, dla którego LIP Nurtanio jest oczkiem w głowie. Drugim z kolei jest Marszałek Surjono Hardjosubroto, bezpośredni opiekun zakładu, który był zresztą dyrektorem zakładu po śmierci Commodore Nurtanio.

Kierownictwo zakładu objął potem obecny dyrektor zakładu Marszałek Sugito. Pod jego sprężystym, pełnym rozumnych kompromisów działaniem zakład przeszedł etap stopniowej eliminacji importu części z Polski oraz przejścia na produkcję seryjną. Równocześnie jednak nie zaniedbywano rozwijania własnej inicjatywy twórczej w kierunku przystosowania „Gelatika" do zadań rolniczych oraz wykorzystania posiadanej kadry do innych ubocznych zadań.

Rolniczy „Gelatik" przy pracy.



Montaż statecznika poziomego „Gelatika".



Widok ogólny zakładu LIP Nurtanio w Bandungu. Z lewej strony u góry — wulkan Tangkubanprahu.

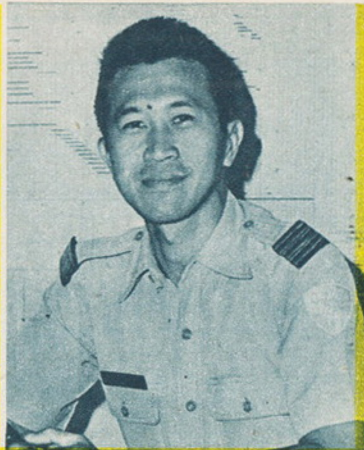




Główny inżynier zakładu mjr inż. Daniel Suprapto.



Kierownik Biura Konstrukcyjnego kpt. inż. Burhan.



Kierownik Biura Technologicznego kpt. inż. Tanaya.



Kierownik Wydziału Narzędziowni i Główny Mechanik Zakładu kpt. Ilias Pagie.



Dwudziesty trzeci egzemplarz samolotu PZL „Gelatik" w locie.

Szefem Produkcji jest płk Sutardjo i jego zasługą jest prawidłowe ustawienie planowania i organizacji pracy na wydziałach produkcyjnych. To wcale niełatwe zadanie, wymagające wiele energii przy wprowadzaniu w życie, zostało spełnione i zakład obecnie wykonuje drugą serię samolotów w której udział części wykonywanych wyłącznie w LIP Nurtanio przekracza 90 proc.

Zadanie przygotowania dokumentacji konstrukcyjnej, opracowania ulepszeń konstrukcyjnych i własnych pomysłów oraz opracowania technologii wraz z zabezpieczeniem wykonania oprzyrządowania i prawidłowego funkcjonowania zakładu spoczywa na barkach mjr. inż. Suprapto. Należy podkreślić, że pod kierownictwem mjr. Suprapto przeprowadzono również budowę, adaptacje i wyposażenie całego zakładu LIP Nurtanio.

Osobna wzmianka należy się tutaj kpt. inż. Burhanowi i kpt. inż. Tanayi, którzy prowadząc odpowiednio Biura — Konstrukcyjne i Technologiczne — położyli trwałe podstawy pod obecny i przyszły rozwój zakładu. Sądzę, że zadania te zostały w pełni wykonane z powodzeniem dzięki solidności, dokładności w pracy i energii kpt. Iliasa Pagie, który był i jest odpowiedzialny za realizację inwestycji i zabezpieczenie wykonania przyrządów, narzędzi, wzorców i innych pomocy fabrykacyjnych.

Eksport polskiej myśli technicznej dał na tym terenie bardzo dobre wyniki. „Gelatik" przystosowany do zadań rolniczych przez grupę konstruktorów indonezyjskich wykazał się znacznie lepszymi wynikami niż szwajcarskie „Pilatusy" używane przez CIBA. Samodzielne konstrukcje urządzeń rolniczych do opryskiwania adaptujące „Micronairy" oraz urządzenie do rozsiewania nasion w lasach dały podczas prób tak dobre wyniki, że obecnie przeprowadzane są szersze próby wykonywane przez kilka samolotów na Sulawezi. Fakt ten wydaje jak najlepsze świadectwo inicjatywie i pomysłowości zarówno konstruktorów jaki i technologów oraz wykonawców.

Zakład obecnie dysponuje pełnym wyposażeniem do produkcji małych samolotów i wykonuje drugą ich serię z wyprodukowanych przez siebie części. Poziom wykonania jest dobry, czego dowodem jest wynik próby statycznej, wyższej o 6 proc. od wyników uzyskanych w Polsce. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe z kontrolą rentgenowską włącznie oraz sumienność pracowników zapewniają dobre wyniki.

O załodze zakładu można śmiało powiedzieć, że jest wśród niej wielu pracowników nie gorszych niż w WSK Okęcie, chociaż średnia wydajność pracy jest niższa. Jest to oczywiście zrozumiałe w warunkach klimatu tropikalnego i konieczności nabrania większego doświadczenia.

Jest dla nas rzeczą miłą, że LIP Nurtanio wciąż zachowuje stosunki z WSK-Okęcie. Dostawy materiałów i pomoc grupy polskich specjalistów są utrzymywane do chwili obecnej, chociaż zakład obchodził w grudniu ub. r. dziesięciolecie swego istnienia. Liczebność naszych doradców nie maleje, a zmienia się tylko zakres ich pracy w miarę opanowania, nie tylko technicznej ale i organizacyjnej oraz ekonomicznej strony rozwoju zakładu. Nie zmieniają się również ciepłe stosunki wzajemne, a współpraca zacieśnia się, przy pełni obustronnego zrozumienia.

Nie sposób wymienić wszystkich polskich specjalistów, którzy pracowali w LIP Nurtanio, ale nazwiska inż. inż. Świdzińskiego, Rachmielowskiego, Drozdowskiego, Sosnowskiego, Kownackiego, Jędrzejewskiego czy np. Bełkowskiego, Kucharskiego lub mgra Sobczaka utrwaliły się głęboko w pamięci pracowników zakładu. W olbrzymiej większości opinia o pracy polskich specjalistów jest bardzo dodatnia i chwile pożegnania odjeżdżających do Polski zawsze były nacechowane szczerą, wzajemną sympatią i żalem, zarówno ze strony indonezyjskiej, jak też i polskich doradców. Należy tu wspomnieć o p. Janie Giedwidziu, polskim radcy handlowym w Dżakarcie, który współpracował ze stroną indonezyjską w bardzo trudnych nieraz okresach od początku budowy LIP Nurtanio. Jego nazwisko jest bardzo pozytywnie zapisane w pamięci personelu kierowniczego zakładu.

Już teraz przyjeżdżają do LIP Nurtanio wycieczki i delegacje z wielu instytucji i zakładów, aby znaleźć pomoc i uczyć się nowoczesnej organizacji i techniki. Liczni studenci, szczególnie z lotniczego wydziału ITB (Instytut Technologii w Bandungu), są częstymi gośćmi zakładu, gdzie zdobywają praktykę i doświadczenie oraz pomoc w studiach.

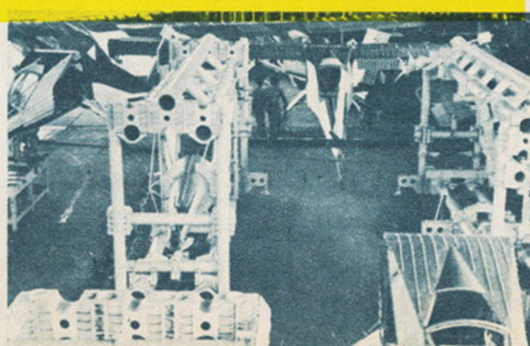
Znana teoria o niesieniu postępu technicznego przez przemysł lotniczy znajduje tutaj jak najlepsze potwierdzenie.

Pożądane byłoby zaproszenie kierownictwa LIP Nurtanio przez polski przemysł lotniczy. Poznanie zakresu naszych aktualnych możliwości pozwoliłoby na wypracowanie prawidłowych dróg dalszego rozwoju tego zakładu i koncepcji jego wykorzystania.

W biurze konstrukcyjnym zakładu.



Fragment hali montażowej samolotów „Gelatik".



POCZTÓWKA Z HONG KONGU







Stosunkowo niedawno w Hong-Kongu powstało towarzystwo przewozowe dysponujące śmigłowcami. Ułatwia ono przewóz pasażerów z centrum miasta do lotniska, ponadto służy turystom, chętnym do obejrzenia miasta z „lotu ptaka". W ciągu pierwszych pięciu miesięcy towarzystwo „Hong-Kong Air" przewiozło 4 000 pasażerów. Dysponuje ono czterema 14-miejscowymi dwusilnikowymi, turbinowymi śmigłowcami Bell-212. Pierwsze loty w roku ubiegłym rozpoczynano wykorzystując dwa śmigłowce francuskie „Alouette-III".

Na zdjęciach obok — fragmenty z działalności linii śmigłowcowej w Hong-Kongu. Uwagę zwraca wyposażenie wszystkich śmigłowców w pływaki, co jest niezbędne ze względu na loty, które w większości odbywają się nad morzem.

Zdjęcia: Shell Aviation News

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

MISTRZOSTWA ARGENTYNY W KŁĘBACH KURZU

51 zawodników walczyło o tytuł mistrza Argentyny w Santa Rosa w styczniu br. Skutkiem długotrwałej posuchy każdy start wznosił w powietrze gęste tłumy pyłu, ograniczające widzialność. Po 8 konkurencjach mistrzem Argentyny został Roberto Rizzi na szybowcu „Cirrus". Na 4 miejscu uplasował się Alberto Araoz na polskim szybowcu „Foka".

U GRANIC STRATOSFERY

Liczące sobie 12 lat rekordy W. Brytanii wysokości przewyższenia zostały poprawione o 3,5 tys. metrów w chmurach burzowych nad Oxfordshire, w dniu 9 maja br. Nowym rekordzistą jest Mike Field, a rekordowym szybowcem — stary „Skylark-4". Uzyskana wysokość absolutna wynosi 12 960 m, a przewyższenie niewiele mniej, bo 12 527 m. 4 i 1/2-godzinny lot obfitował w zwykłe atrakcje burzowe — deszcz, grad, turbulencję i oblodzenie szybowca. Natomiast wznoszenia były stosunkowo łagodne — maksymalne 5—6 m/s, średnio do 4 m/s. Gdy szybowiec opuścił wierzchołek chmury, Field w oblodzonej z zewnątrz i wewnątrz kabinie długo jeszcze kontynuował lot na ślepo w pełnym blasku słońca i kryształowo czystym powietrzu. Lądował z zupełnie wyczerpanym zapasem tlenu.

KOLIZJE W POWIETRZU

Podczas tegorocznych mistrzostw szybowcowych Danii w Arnborg doszło do zderzenia szybowców Ka-8 i „Mucha Standard". Zderzenie miało miejsce na wysokości 1 200 m podczas krążenia. Pilot „Muchy", która okazała się niezdatna do dalszego lotu, wyskoczył szczęśliwie ze spadochronem. Pilot Ka-8, mimo uszkodzeń obu skrzydeł i kadłuba, zdołał pomyślnie wylądować.

Szczęśliwy przebieg miała również kolizja dwóch szybowców podczas mistrzostw Bawarii w miejscowości Schweinfurt, na początku czerwca br. Na wysokości 1 100 m zderzyły się ze sobą krążące w jednym kominie szybowce „Libelle" i ASW-15. Przy tym „Libelle" straciła połowę usterzenia wysokości, natomiast ASW-15 zgubił osłonę kabiny i doznał znacznego uszkodzenia na krawędzi natarcia skrzydła. Mimo uszkodzeń, obu pilotom udało się pomyślnie wylądować.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

SANATORIA W KOSMOSIE

OD kiedy astronautyka przestała być fantazją, fachowcy z różnych dziedzin snują konkretne plany wykorzystania po swojej linii nowych możliwości związanych z opanowywaniem środowisk przed tym niedostępnych, jak również z przebywaniem człowieka w warunkach szczególnych, nie występujących na Ziemi.

Z tych kuszących perspektyw pragnie skorzystać także medycyna. Nie chodzi wyłącznie o prowadzone już wielorakie badania bioastronautyczne, zresztą nieodzowne dla rozwoju samej astronautyki. Prócz owocnego wkładu w ułatwienie człowiekowi pozaziemskich podróży — lekarze chcą wyciągnąć bezpośrednie korzyści przez wzbogacenie lecznictwa o nowe, dotąd nieosiągalne metody. Stąd plany budowy sanatoriów na orbicie okołoziemskiej.

Czynnikiem odróżniającym takie zakłady od obecnych — jest nieważkość oraz niedoważkość, ewentualnie także nadważkość jeśli i ona okaże się skuteczna w zwalczaniu jakichś niedomagań. Ogólna tendencja przypomina postępowanie stosowane od dawna: miejscowości o klimacie pomocnym w leczeniu danego rodzaju chorób wykorzystuje się jako uzdrowiska. Przykładem — sanatoria przeciwgruźlicze, nieraz normalne szpitale (z własnym oddziałem chirurgicznym) usytuowane w górach celem wyzyskania zmniejszonego ciśnienia atmosfery korzystnego w leczeniu gruźlicy płuc.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

Trudno przesądzić zakres chorób, jakie zostaną objęte kuracją zmniejszonego lub anulowanego ciężaru ciała. Mówi się głównie o schorzeniach serca i krążenia. Te sprawy zostaną zbadane na takich stacjach orbitalnych jak „Salut" i „Skylab". Nie wgłębiając się w medyczną stronę zagadnienia — warto pomyśleć jak będzie wyglądało techniczne rozwiązanie problemu.

Rozmiary obiektu, na tyle duże aby go nazwać latającym sanatorium, nie odstraszają projektantów. Do końca stulecia zamierza się zacząć instalować rozmaite orbitalne laboratoria i obserwatoria o masie tysięcy ton — co, zważywszy lekkość tego typu konstrukcji, odpowiada objętości wielopiętrowego gmachu. Trudności zaczną się od przysposobienia stacji do celów leczniczych. Wypadnie wykorzystać dostępność regulowania poczucia ciężaru w pomieszczeniach wewnętrznych. Pod tym względem brak analogii z zakładami budowanymi na Ziemi, gdzie nie można żonglować parametrami klimatycznymi według doraźnych, nieraz krótkotrwałych wymagań. Tutaj natomiast da się z minuty na minutę zmieniać odczuwanie własnego ciężaru przez pacjenta.

Jeśli stację kosmiczną wprawimy w ruch wirowy — siła odśrodkowa spowoduje najwydatniejsze sztuczne ciążenie na obrzeżach. Będzie ono maleć ku środkowi, osiągając znikomą wartość w pomieszczeniach centralnych. Można przypuszczać, że takiemu sanatorium nada się kształt zbliżony do kuli, dysku lub cygara. W pierwszym wypadku kierunek obrotu jest obojętny: w dwóch pozostałych wyznaczy go podłużna oś obiektu. Przy każdym innym, asymetrycznym kształcie stacji — ten sam efekt niejednakowego poczucia ciężaru w różnych jej sektorach jest nieunikniony.

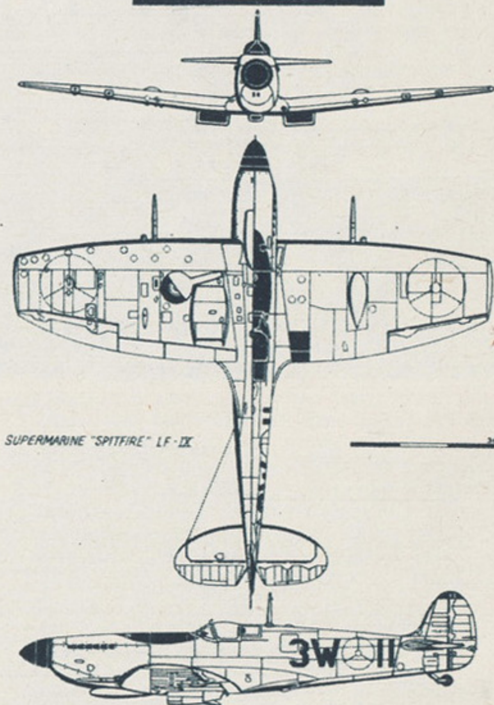
Można sobie także wyobrazić stację w postaci walca podzielonego na pierścienie wprawiane w ruch z różnymi prędkościami. Tak czy inaczej, latające sanatorium pozwoli wypróbować lecznicze oddziaływanie rozmaitych wartości poczucia ciężaru i dozować pacjentom. Na receptach pojawią się wskazania lekarskie opiewające w ułamkach g — jednostki grawitacyjnej.

Dodatkowym, bardzo istotnym problemem, będzie opracowanie metod ułatwiających znoszenie dużych przyspieszeń startowych osobom dalekim od kondycji wymaganej do zawodu kosmonauty. Wśród personelu latających sanatoriów winny się znaleźć sławy medyczne, a więc ludzie starsi, czy nawet starzy — nie mówiąc o samych kuracjuszach, przeważnie chorych na serce.

ANDRZEJ TREPKA

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

LAMUS samolotów



SUPERMARINE „SPITFIRE — LF IX"

Vickers Supermarine „Spitfire" Mk. IX, to jednomiejscowy brytyjski samolot myśliwski z lat II wojny światowej. Zbudowano 5 739 samolotów tej wersji. W akcji bojowej od 1942 r. Używany m. in. przez lotników W. Brytanii, Polski (ok. 150 maszyn), Australii, Kanady, N. Zelandii, Holandii i ZSRR (1 188 samolotów). Po wojnie był używany w 13 krajach (m. in. w CSRS — 76 samolotów). Wersje — normalna i LF z uciętymi końcówkami skrzydeł (na rysunku). Uzbrojenie: 2 działka 20 mm i 4 k. masz. 7,7 mm (lub 2 — 12,7 mm) albo 4 działka 20 mm.

Rozpiętość — 11,2 (9,8) m, długość — 6,4 m, wysokość — 3,85 m. Ciężar własny — 2 555 kg, całkowity max. — 4 300 kg. Prędkość max. — 656 km/h (na 7 500 m), wznoszenie — 1 200 m/min, pułap — 13 100 m, zasięg — 760 do 1 580 km. Silnik RR „Merlin-61" o mocy 1 565 KM.



Stanisław Basiora z Aeroklubu Jeleniogórskiego (zajął V miejsce).

JEŻÓW — 72

DNIA 25 czerwca Aeroklub Jeleniogórski po raz drugi w tym roku gościł modelarzy zajmujących się zdalnym sterowaniem modeli szybowców na zboczu. Mimo bardzo dużej ilości zgłoszeń (ponad 70) do zawodów zgłosiło się 37 modelarzy (22 seniorów w klasie standard, 11 seniorów w klasie otwartej i 4 juniorów w klasie standard) reprezentujących 9 aeroklubów regionalnych. Najliczniejszą ekipę stanowił Aeroklub Jeleniogórski z którego w zawodach wzięło udział 8 zawodników, seniorów w klasie standard. Po wyborze przez komisję sportową odpowiedniego zbocza, którym okazało się zbocze północne na szybowisku w Jeżowie Sudeckim, rejestracji zawodników, wylosowano numery startowe, przydzielono komisje i rozpoczęto pierwszą kolejkę lotów. Pogoda wbrew tradycji po raz drugi w tym roku dopisała, nikt nie używał parasoli, lecz zimny północno-zachodni wiatr mniej wytrzymałych zmusił do korzystania ze schronienia za hangarem.

Mniej doświadczeni zawodnicy nie mogli sobie poradzić z pilotażem modeli, gdyż boczny wiatr, silna turbulencja i duszenie wyraźnie utrudniały pilotaż. Kilku zawodników w pierwszej kolejce lotów poważnie uszkodziło swoje modele. Mimo tak ciężkich warunków bardzo dużo zawodników zdobyło czasy lotów zbliżone do maksymalnych tj. około 360 s. Większość mod larzy posiadała aparaty fabryczne produkcji radzieckiej typu „Pilot", które w pełni zdały na tych zawodach egzamin nie przynosząc zawodnikom rozczarowań.

Poziom zawodów bardzo wysoki jedynie w kategorii juniorów poziom i frekwencja zawodników jest jeszcze mała a to ze względu na znikomą ilość aparatur fabrycznych znajdujących się w handlu, a przecież nie każdy młody modelarz może zbudować samodzielnie aparaturę do zdalnego sterowania modeli stąd mała ilość startujących i wyniki daleko odbiegające od czołówki modelarzy-seniorów.

Zawodnicy Aeroklubu Jeleniogórskiego posiadali aparatury własnej produkcji, które nieraz zawodziły. Mimo tego 5 reprezentantów Jeleniej Góry sklasyfikowano w pierwszej dziesiątce zawodników w ogólnej punktacji, co jest dużym sukcesem, biorąc pod uwagę fakt, że aktualnie sekcja modelarska zajmująca się radiosterowaniem ma jeszcze mało doświadczenia, posiada tylko jedną aparaturę fabryczną „Pilot", a to niestety nie zaspokaja potrzeb modelarzy chcących startować także w klasie otwartej. Najlepszymi zawodnikami Aeroklubu Jeleniogórskiego na tych zawodach okazali się Leszek Gański, Jacek Chmielewski i Stanisław Basiora, którzy sklasyfikowani zostali w pierwszej piątce w ogólnej punktacji.

Wszyscy zawodnicy posiadali numery startowe oraz oznakowania zgodnie z obowiązującymi w chwili obecnej przepisami i regulaminem sportowym FAI. Po kilkugodzinnej emocji sportowej najlepszym zawodnikiem w kategorii seniorów w klasie standard okazał się **Stefan Różycki** z Aeroklubu Wrocławskiego, który posiadał dobry model i duże doświadczenie pilotażu w lotach na zboczu, a model sterował aparaturą dwukanałową typu „Pilot".

W klasie otwartej po raz drugi w tym roku na zboczu w Jeżowie i zwycięstwo odniósł **Wiesław Czajor** reprezentujący Aeroklub Bydgoski, który wyprzedził kilkunastoma sekundami pozostałych latających na wysokim poziomie zawodników.

W kategorii juniorów klasy standard pierwsze miejsce odniósł młody reprezentant Aeroklubu Zagłębia Miedziowego **Tedeusz Kamiński.**

Atmosfera podczas rozgrywania zawodów bardzo przyjemna i sportowa. Zwycięzcom w poszczególnych klasach wręczono nagrody ufundowane przez Ośrodki Sportu Turystyki i Wypoczynku w Jeleniej Górze. Dla najlepszej drużyny, którą w tych zawodach okazał się Aeroklub Jeleniogórski puchar ufundował przewodniczący Powiatowego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Jeleniej Górze. Współpraca z tymi instytucjami i Aeroklubem Jeleniogórskim układa się bardzo pomyślnie.

A oto wyniki najlepszych zawodników:

Klasa standard (seniorzy): 1. Stefan Różycki — Wrocław — 1 072 pkt; 2. Leszek Gański — Jelenia Góra — 941 pkt; 3. Stanisław Then — ROW — 891 pkt; 4. Jacek Chmielewski — Jelenia Góra — 884 pkt; 5. Stanisław Basiora — Jelenia Góra — 859 pkt.

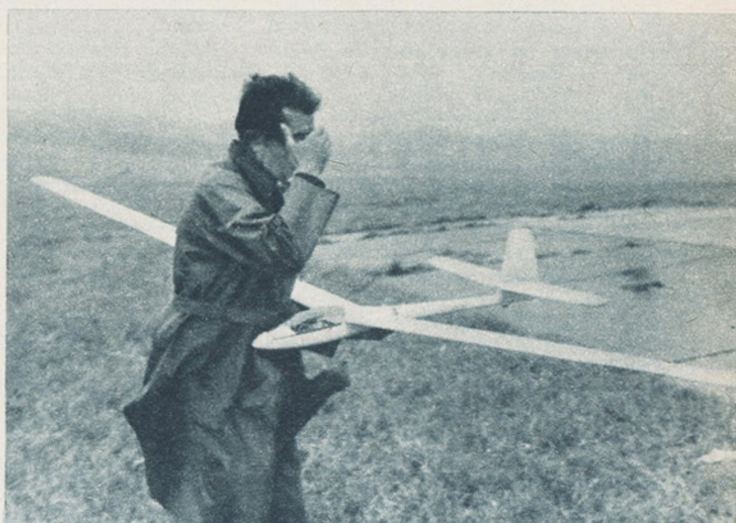
Klasa otwarta (seniorzy): 1. Wiesław Czajor — Bydgoszcz — 1 078 pkt; 2. Józef Kornaś — ROW — 1 066 pkt; 3. Jerzy Janta — Gliwice — 1 035 pkt; 4. Grzegorz Marciniak — Zielona Góra — 1 032 pkt; 5. Kazimierz Kos — Szczecin — 1 007 pkt.

Klasa Standard (juniorzy): 1. Tadeusz Kamiński —Lubin — 405 pkt; 2. Marek Matuszyński — Bydgoszcz — 370 pkt; 3. Ireneusz Łukasiewicz — Lubin — 97 pkt; 4. Jerzy Zieliński — Bydgoszcz — 0 pkt.

JACEK CHMIELEWSKI



Jacek Chmielewski przygotowuje model do startu.



Teofil Sikora z Aeroklubu ROW umknął obiektywu z powodu zajęcia dopiero VIII miejsca w klasie otwartej z pięknym modelem „Cirrusa". Zdjęcia: J. Chmielewski



Najlepsi zawodnicy Aeroklubu Jeleniogórskiego: Od lewej: Jacek Chmielewski, Stanisław Basiora i Leszek Gański.

JAN JOKIEL

MÓJ PRZYJACIEL DOUGLAS BADER

SĄDZĘ, że jako jeden z nielicznych Polaków mam prawo użyć słów: mój przyjaciel Douglas Bader. Stosunek taki potwierdza jedna z najlepszych fotografii Badera z okresu Bitwy o Anglię — z jego dedykacją i autografem, z której jestem dumny jako jej wykonawca.

Bader jako typowy Anglik nie jest zbyt pochopny w nazwaniu kogoś swoim przyjacielem. Łączyło nas nie tylko braterstwo broni i wspólny mundur w okresie Bitwy o Anglię. Bader w czasie jej trwania awansował na autentycznego bohatera narodowego.

Na częste kontakty osobiste wpłynęła pełniona przeze mnie funkcja pierwszego polskiego oficera taktycznego w dywizjonie RAF-u. Mój język angielski pozwalał mi na swobodną wymianę informacji i dyskusję. Głównym ich tematem w rozmowach z Baderem były walki naszych myśliwców w Polsce i Francji.

Badera poznałem 14 września 1940 roku jako dowódcę dywizjonu RAF — Kanadyjskiego. Jego dywizjon bazował wtedy na lotnisku Duxford, usytuowanym na północno-wschodnich przedpolach Londynu, a mój macierzysty dywizjon 302 przesunięty został tu z lotniska Leconfild w sąsiedztwie m. Hutt. Moje dalsze kontakty z Baderem miały miejsce na lotniskach: Tangmere, Kenley, Northolt.

Zawsze staram się możliwie najdokładniej zapamiętać twarze i sylwetki ludzi, których poznaję po raz pierwszy. W przypadku spotkania Badera robiłem to z wyjątkowo skupioną i napiętą uwagą. Był ode mnie cokolwiek wyższy, gdzieś w granicach 180 cm. W pięknej, pełnej wyrazu twarzy z ostro zarysowaną szczęką — dominujące były oczy: duże, niebieskie, bardzo ładnie kontrastujące z ciemną oprawą brwi i rzęs. Wysokie czoło z dwoma pionowymi zmarszczkami rozpoczynającymi się tuż nad nasadą proporcjonalnego ładnie zarysowanego nosa. Zmarszczki pionowe typu „napoleońskiego" znamionują ludzi o wybitnie silnej woli. Starannie przystrzyżone lekko kędzierzawe włosy wieńczyły jego męską twarz. Był szatynem.

Nie widziałem go nigdy palącego papierosa, nałogu tak popularnego wśród pilotów. Kiedyś zapytany odpowiedział, że uważa go za bardzo szkodliwie wpływający na kondycję. Nie wypuszczał natomiast z zębów ulubionej fajki; nie zaciągając się jednak jej dymem. Jest chyba faktem bez precedensu, że za życia Badera ukazało się dużo książek poświęconych wyłącznie jego osobie. Zrealizowano również wspaniały film, przekazujący w formie dokumentalnej drogę jego życia, która zaprowadziła go na postument bohatera narodowego.

W świetle faktów historycznych jest to postać tak imponująca i inspirująca w swojej walce z okrutnym i beznadziejnym losem, czyniącym ze wspaniałego młodzieńca, całkowitego inwalidę, że trudno do jego historii znaleźć odpowiednią skalę oceny. Niewiarygodna siła woli, konsekwencja czynów i stalowy upór doprowadziły do upragnionego celu najpopularniejszego pilota myśliwskiego i taktyka walki powietrznej w II wojnie światowej.

Douglas Robert Stuard Bader urodził się 2 lutego 1916 r. jako drugi syn małżeństwa Fryderyka i Jessie Bader. Ojciec inżynier przez kilka lat — z żoną i dwoma synami — przebywał w Indiach, w składzie Królewskiego Korpusu Technicznego. Zmarł w 1922 r. we Francji, na skutek ciężkiej rany postrzałowej głowy odniesionej na froncie w 1917 roku. Owdowiała matka wyszła ponownie za mąż za duchownego anglikańskiego pochodzącego z Yorkshire.

Młody Douglas przy egzaminie wstępnym do szkoły podstawowej uzyskał bardzo wysoką lokatę. Kolejno w wieku lat 13 już łatwiej trafił do szkoły średniej im. Św. Edwarda w Oxfordzie. Bardzo szybko ulokował się wśród najlepszych zarówno w ocenach z nauki jak i osiągnięciach sportowych. Pod zdecydowanym wpływem swego wuja kpt. pil. Cyryla Burge pilota myśliwskiego w I wojnie światowej postanowił wstąpić do sławnej Szkoły Królewskich Sił Lotniczych (Royal Air Force College) w Cramwell.

Będąc gościem wuja — ciągle czynnego oficera RAF-u — po raz pierwszy w życiu jako młody chłopiec znalazł się w sąsiedztwie samolotu szkolnego Avro-504, a nawet na chwilę wsadzony został do kabiny. Na tym jego emocje się skończyły, do lotu nie doszło. Wyjątkowo rzetelne przygotowanie zapewniło mu po egzaminach wstępnych piąte miejsce na liście nowicjuszy w Cramwell. Za egzaminy na możliwe do uzyskania 250 pkt. osiągnął 235. Jako nagrodę dodatkową od swojego starego profesora ze szkoły średniej, który pomagał mu w tym trudnym okresie, dostał motocykl. Nie był to jakiś specjalny kaprys, bo z reguły wszyscy kadeci z Cramwell posiadają własny motocykl, na który nie stać było Douglasa. Posiadanie samochodów było zakazane. Prezent profesora stanowił obiekt już używany, kupiony za 30 funtów. Uszczęśliwiony z prezentu Douglas, gorąco dziękując profesorowi został krótko skwitowany, że przecież „nie ma tu o czym mówić". Na drodze do szkoły na otwarcie roku nie obeszło się bez wypadku. Nieobliczalna w swych ruchach krowa zablokowała mu drogę. Wywrotka szczęśliwie skończyła się bez przykrych następstw a jedynie uszkodzoną garderobą.

Po raz pierwszy w życiu znalazł się w powietrzu w drugiej połowie września 1928 r., a jego instruktorem był por. Pearson. Dziwnym zbiegiem okoliczności był to samolot szkolny typu AVRO-504, ten sam, do którego przed pięciu laty wsadził go dla zaspokojenia ciekawości jego wuj pil. Cyryl Burge. Program szkolenia w Cramwell był bardzo zbliżony do metod stosowanych wówczas w dęblińskiej „Szkole Orląt".

Pearson, doświadczony instruktor i bystry psycholog potrafił od pierwszej chwili zaszczepić w mentalności Douglasa szacunek dla samolotu, na którym latał. „Nigdy nie postępuj z nim brutalnie, — prowadź go czule i miękko"! — słowa instruktora Douglas zapamiętał na całe życie. Po 6,5 godzinach lotów instruktor zdecydował, że może Douglasowi zaproponować lot samodzielny. Za ten lot uzyskał wysoką ocenę instruktora. Po klasycznym lądowaniu kiedy Douglas dokołował na start Pearson powiedział mu „bardzo dobrze — jestem skłonny się założyć, że przez szereg najbliższych miesięcy nie powtórzysz takiego lotu i lądowania".

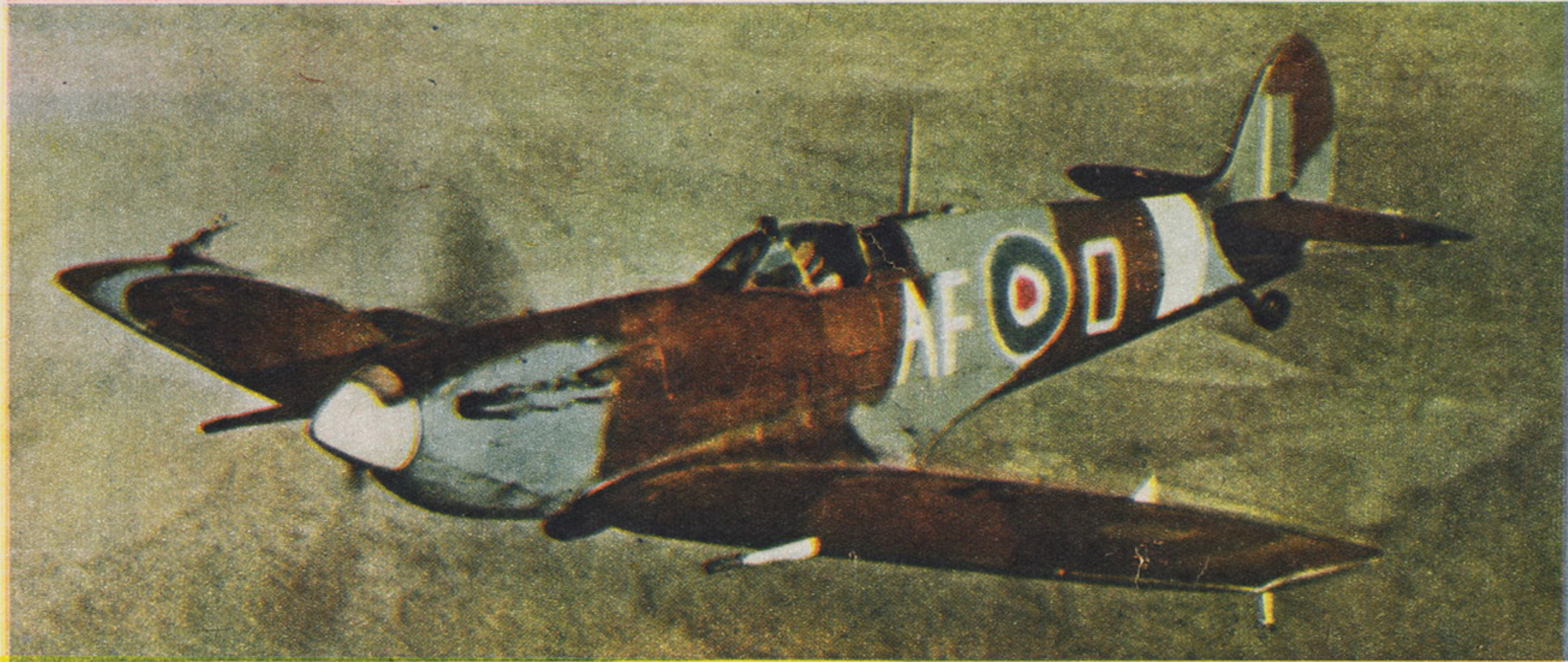
Wkrótce Pearson rozpoczął szkolenie Douglasa w akrobacji powietrznej. Równolegle z zaskakująco dobrymi wynikami w pilotażu szły jego osiągnięcia sportowe na terenie Cramwell. Wyjątkowo dobre wyniki zarówno w pilotażu jak i w sporcie nie szły jednak w parze z nauką i zachowaniem dyscypliny szkolnej. Douglas wręcz nienawidził matematyki, opanowując materiał jedynie w takim zakresie i czasie, aby tylko uzyskać pozytywną ocenę egzaminacyjną.

Istniał zakaz posiadania samochodów przez elewów Cramwell. Douglas w porozumieniu z dobraną trójką kolegów dysponował jednak „Morrisem" starannie ukrywanym poza terenem szkoły Do miejsca garażowania dojeżdżali motocyklem i następnie rozpoczynali krótsze i dalsze wycieczki po okolicy. Niejednokrotnie wracając spóźnieni na ściśle przestrzegane apele, aby uniknąć kontroli na bramie wejściowej, przedostawali się poprzez dwumetrowy mur najeżony ostrymi metalowymi ostrzami. Pewnego dnia Douglas został publicznie upomniany przez dowódcę eskadry. Zagroził usunięciem zarówno Douglasa jak i trzech jego przyjaciół z Cramwell. Otrzymał ponadto rozkaz zameldowania się u komendanta szkoły wicemarszałka Halahana. Ten w bardzo ostry sposób przypomniał mu gdzie jest i czego od niego jako mężczyzny, a nie psotnego chłopca oczekuje szkoła. Taka przykra forma poskutkowała. Douglas zmienił się radykalnie.

W nauce pilotażu przeszedł z podstawowego współczesnego samolotu szkoleniowego na jednomiejscowy samolot myśliwski typu „Siskin". Fakt



Dowódca Skrzydła Douglas Bader i jego dedykacja dla polskich przyjaciół z 302 Dywizjonu.



Samolot „Spitfire" na którym m. in. latał D. Bader.

ten jeszcze mocniej wpłynął na jego ostateczną decyzję pozostania pilotem myśliwskim. Nie pociągały go nigdy pijatyki. Nie lubił ani piwa ani „whisky", wychodząc z założenia, że trunki mają zdecydowanie zgubny wpływ na kondycję psychiczną i fizyczną. Zbyt głęboko zapadła mu w duszę rozkosz czynnego wszechstronnego życia sportowego, aby dla alkoholu miał niweczyć zbawienny wpływ sportu na samopoczucie i kondycję. Cramwell ukończył z drugą lokatą, uzyskując oceny: „odważny, bardzo dobry, zacięty, a o uzdolnieniach pilota „ponad średni", co współcześnie było bardzo wysoką oceną. Najwyższa „wyjątkowy" była unikalnym wydarzeniem w historii szkoły i raczej na pograniczu mitu. Już jako podporucznik RAF-u (angielski odpowiednik P/O — „pilot officer") otrzymał skierowanie do 23 dywizjonu myśliwskiego w Kenley.

Na drugi dzień po oficjalnym zameldowaniu się w drugiej eskadrze („B") dywizjonu, dowódca zapoznał go wstępnie z samolotem myśliwskim typu „Gamecocks" — odpowiednik polskiego „Koguta Bojowego". Był to dwupłat o maksymalnej szybkości do 220 km/h, z podwoziem stałym, nie wciąganym, bez klap, bez śmigła nastawnego, oraz skąpo wyposażony w kabinie w przyrządy pokładowe nie mające jeszcze wtedy tak szerokiego, jak obecnie, zastosowania.

Od 1928 r„ corocznie dwóch pilotów z 23 Dywizjonu RAF uczestniczło w pokazach akrobacji lotniczej na lotnisku Hendon w północno-zachodniej części Londynu. Douglas z właściwym sobie uporem i zaciętością powziął decyzję, że będzie jednym z tych dwóch wybrańców na najbliższym pokazie w Hendon.

Środowisko dywizjonu wchłonęło go bez oporów i trudności. Dużo lotów, sport, liczne grono przyjaciół przy jednoczesnym dużym komforcie kasyna i... życie popłynęło wartko bez troski o to co przyniesie jutro.

Wkrótce wybrano go do zespołu dywizjonowego na coroczny pokaz akrobacji lotniczej w Hendon. Szefem zespołu reprezentującego 23 Dywizjon Myśliwski RAF był kpt. Harry Day, natomiast drugie miejsce miało być obsadzone po bardzo ostrej selekcji. W czasie tych przygotowań i ostatecznego wyboru zginął jeden z kolegów Douglasa, któremu nie udało się w porę wyprowadzić samolotu z lotu odwróconego. Wymagania dla reprezentantów stawiane przez kpt. Day'a były nadzwyczaj wysokie. Skomplikowany o zawiłych figurach program akrobacji trwający 10 minut, w olbrzymiej swej części wykonywany był przy niezmiennej odległości końcówek skrzydeł w granicach 1 m. Synchronizacja figur wiązanych musiała być dokonywana z dokładnością do ułamka sekundy, aby nie doszło do wypadku. Cały program imponującej akrobacji mógł być przeprowadzony bezbłędnie tylko wtedy, kiedy każdy z uczestników wykonał w przewidzianej kolejności i czasie swoje zadanie. Nawet stosunkowo słaby wiatr przekreślał możliwość realizacji programu. Po ostrej selekcji końcowej odpadł ostatni konkurent Douglasa jego przyjaciel z Cramwell — Stephenson. Douglas uzyskał najwyższą ocenę za prezencję i płynność jak również synchronizację akrobacji.

W tym okresie został bezkonkurencyjnym mistrzem wykonywania powolnej beczki na wysokości zaledwie 15 metrów.

Na uświęconym długoletnią tradycją corocznym pokazie akrobacji lotniczej w Hendon w 1931 r. bezpośrednio w obrębie samego lotniska zebrał się tłum ludzi oceniany na 175 tysięcy. Dalsze pareset tysięcy obsiadło okoliczne wzniesienia i pola. Ten blisko pół miliona tłum ludzi, przy pięknej bezwietrznej, słonecznej pogodzie, oglądał wspaniałe widowisko zapierające dech w piersiach, którego wykonawcami byli dwaj wspaniali piloci Day i Bader.

Powściągliwy i poważny w swych wypowiedziach „Time" ocenił je jako „wydarzenie dnia" i „przejmujący dreszczem zachwytu widok wykonany z niebywałą precyzją czasową i czystością, najlepszy z pokazów, jakie miały miejsce w Hendon". Po tym olbrzymim sukcesie lotniczym osiągniętym w tak młodym wieku (21 lat), dodatkowo podbudowanym wyczynami sportowymi, wynikło szerokie zainteresowanie osobą Douglasa.

Przed południem 14 grudnia 1931 r. przy wyjątkowo dobrej pogodzie, w czasie lotu treningowego dołączył w powietrzu do dwóch kolegów, o których wcześniej wiedział że lecą w odwiedziny do pobliskiego klubu lotniczego. W klubie wśród młodzieży lotniczej kilkakrotnie był proszony przez młodych entuzjastów jego mistrzowskiego pilotażu, o pokaz nad lotniskiem zwolnionej beczki na małej wysokości. Każdorazowo w grzeczny sposób odmawiał zasłaniając się bardzo ostrym zakazem swojego dowódcy. Przy pożegnaniu wyprowadziły go z równowagi kwaśne miny i uwagi zawiedzionej młodzieży. Wyraźnie podenerwowany wystartował jako drugi. Już w powietrzu widział grupkę młodzieży ciągle pilnie obserwujących ich lot. To go ostatecznie pchnęło do fatalnej w skutkach decyzji.

Nisko wykonana zwolniona beczka, jego ulubiony numer popisowy okazał się potwornym w skutkach krokiem. Zabrakło mu dosłownie centymetrów wysokości i wyprowadzany z beczki samolot zawadził końcówką lewego płata o trawę lotniska. Przypięty taśmami do fotela Douglas nic nie czuł poza potwornym trzaskiem. Urwany silnik poleciał w bok zarywając się w tumanie kurzu. W zmiażdżonym uderzeniem kadłubie pozostał uwięziony pilot. Po kilkunastu sekundach, uzyskawszy częściową przytomność i świadomość katastrofy, poprzez ostry ból w plecach (złamane żebra) w jego pierwszej wizji utrwaliło się przedziwne położenie prawej nogi. Lewej nie mógł dostrzec, ponieważ pogruchotana kompletnie znalazła się zwinięta pod jego fotelem.

Dziwne to, ale w tak tragicznej sytuacji pierwszy refleks Douglasa dotyczył przekreślonych możliwości udziału w niedzielnym meczu rugby.

Spod hangarów i domku klubowego nadbiegała grupa ludzi. Obok szczątków kabiny samolotu Douglasa, znalazł się człowiek w białym kitlu, trzymający w ręku napełniony kieliszek... „Proszę Pana, kieliszek brandy" — to były pierwsze słowa, jakie dotarły do jego świadomości po katastrofie, wychodzące z ust szybkonogiego stewarda klubowego. Bez specjalnego wysiłku odpowiedział mu: „Pięknie dziękuję — nie piję". Z dużymi trudnościami zdołano wydobyć go z potrzaskanej kabiny, prowizorycznie zatamowano krwotok i w stanie krytycznym przetransportowano jak najszybciej do najbliższego szpitala — Royal Berkshire Hospital.

W parę minut później był na stole operacyjnym, a dyżurny chirurg dokonał wstępnych zabiegów. Jednak czynność jego serca stopniowo zanikała a stan okazał się tak ciężki, że chirurg naczelny nie decydował się na przystąpienie do operacji, aż do chwili kiedy pacjent będzie trochę mocniejszy. Jeżeli przetrwa kryzys, a nadzieje były bardzo nikłe, wtedy dopiero będzie można przystąpić do operacji. Wprost z teatru, w błyskawicznym tempie, sprowadzony został najwybitniejszy współczesny chirurg — Leonard Joyce.

Około drugiej w nocy, 15 grudnia, stan Douglasa o tyle uległ poprawie, że Joyce zdecydował się na amputację lewej potwornie zmasakrowanej nogi.

Stan po pierwszym zabiegu chirurgicznym był bardzo ciężki, życie Douglasa nadal wisiało na przysłowiowym włosku. W kilka dni po pierwszej operacji, wobec coraz szybciej postępującej gangreny Joyce zmuszony został do amputacji również prawej nogi, kilkanaście centymetrów poniżej kolana. Był to w krótkim odstępie kilku dni, drugi wyjątkowo ciężki wstrząs dla operowanego. Mógł go przetrzymać jedynie młody człowiek o wyjątkowej kondycji, zarówno fizycznej jak i psychicznej i atletycznej budowie ciała. W efekcie końcowym po dwóch bardzo ciężkich operacjach sławny pilot i sportowiec z pięknymi nadziejami na przyszłość stał się kaleką pozbawionym nóg. Istotnie los krańcowo tragiczny, który najdzielniejszych łamał bez reszty. Douglas okazał się jednak niezwykle dzielnym człowiekiem. Od tej właściwie najtragiczniejszej w jego życiu chwili zaczyna się historia, która zafascynowała i urzekła nie tylko Anglików ale i cały świat.

Pomimo spontanicznej życzliwości i subtelnej atmosfery psychicznej, jaką otaczano rekonwalescentów w szpitalu RAF-u w Uxbrigde, nikt nawet z grona jego najbliższych przyjaciół nie wierzył w to, aby mógł jeszcze latać. W logicznym rozumowaniu nie mógł bowiem zaistnieć taki wypadek, aby okaleczony człowiek mógł być oficerem pilotem, albo nawet zdolnym do wykonywania innej służby pomocniczej. Najżyczliwsi z jego przełożonych nie mogli i nie umieli znaleźć dla takiej decyzji żadnego uzasadnienia. A. Douglas w swojej nieskończenie długo analizowanej wizji przyszłości, nie widział siebie nigdzie indziej, jak tylko w roli aktywnie latającego.

W okresie rekonwalescencji często odwiedzała go matka, przyjeżdżając samochodem do Uxbridge. Douglas nie omieszkał wykorzystać pierwszej okazji przejażdżki z matką dla dokonania próby prowadzenia samochodu. Matka początkowo przerażona samym pomysłem, broniła się i protestowała starając się odwieść syna od karkołomnych pomysłów. Po dłuższej rozmowie, widząc, że nic nie jest w stanie przeszkodzić mu w realizacji ryzykownego zamierzenia, a znając jego upór i konsekwencje — w końcu ustąpiła.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

IS-18

SZYBOWIEC treningowo-wyczynowy IS-18 zasługuje na uwagę, gdyż jest to pierwsza rumuńska całkowicie metalowa konstrukcja szybowcowa. Szybowiec powstał w 1965 r., a jego konstruktorem jest inż. (obecnie profesor) Josif Silimon, twórca wielu znanych konstrukcji szybowcowych.

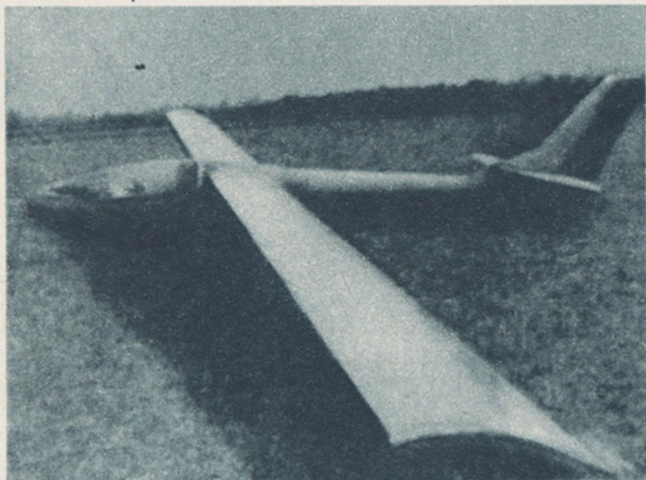
IS-18 jest jednomiejscowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła mają obrys prostokątny, co w szybowcach wyczynowych jest raczej rzadkością. W tym przypadku rozwiązanie takie jest celowe, gdyż ułatwia technologię i zmniejsza koszty wykonania (jeden stały profil na całej rozpiętości). Skrzydła mają konstrukcję jednodźwigarową z pokryciem pracującym metalowym. Oprócz lotek skrzydła nie posiadają żadnych powierzchni ruchomych. Na końcach zastosowano kroplowe ochraniacze. Kadłub o przekroju owalnym i konstrukcji półskorupowej odznacza się bardzo prostymi liniami. Cała tylna część kadłuba ma kształt rozwijalnego stożka. Część przednia mieści kabinę pilota o pozycji półleżącej osłoniętą jednoczęściową owiewką z pleksi. Usterzenie klasyczne. Ster kierunku jest od dołu chroniony wystającą częścią kadłuba. Usterzenie poziome zabudowane nad kadłubem ma obrys trapezowy, ster jest rozdzielony. Podwozie jednokołowe, niechowane, z kołem umieszczonym pod środkiem ciężkości. Pod dziobem kadłuba znajduje się mocna płoza hamująca dobieg przy lądowaniu. Niewielka płoza zabudowana pod usterzeniem pełni rolę zderzaka ogonowego. **(J. Ś.)**

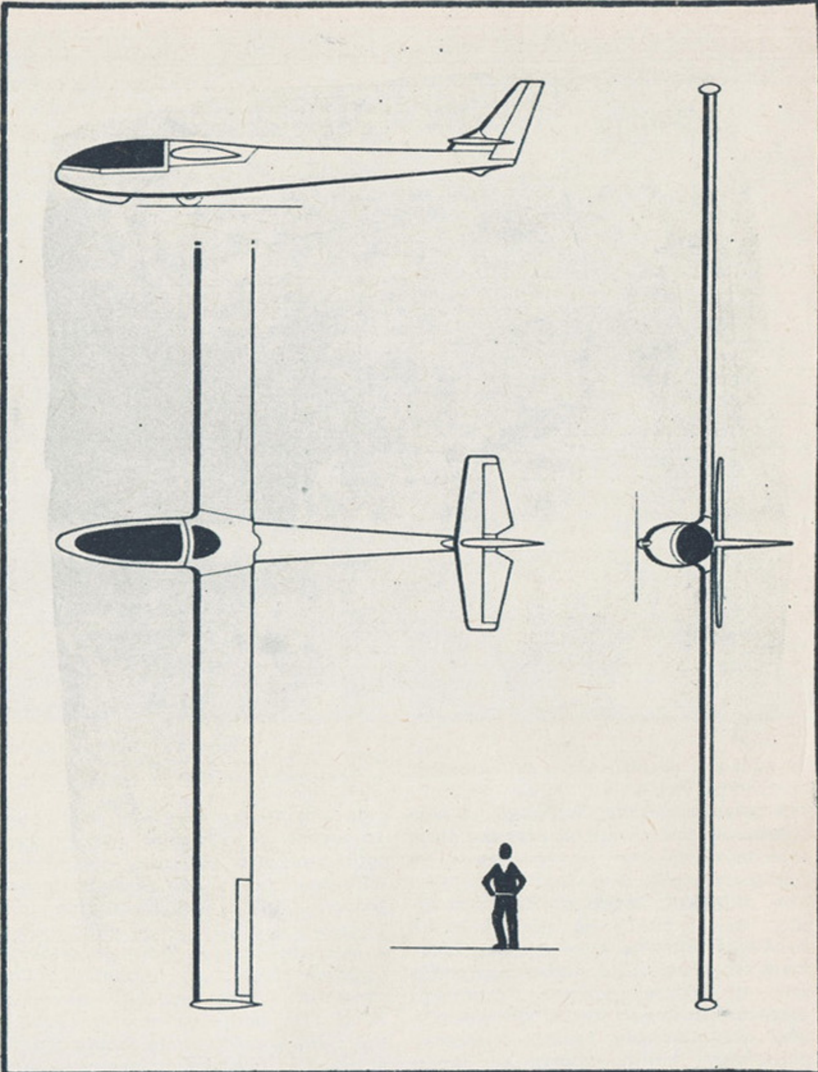
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,00 m, długość — 7,10 m, wysokość — 1,50 m, pow. nośna — 12,80 m², wydłużenie — 20.

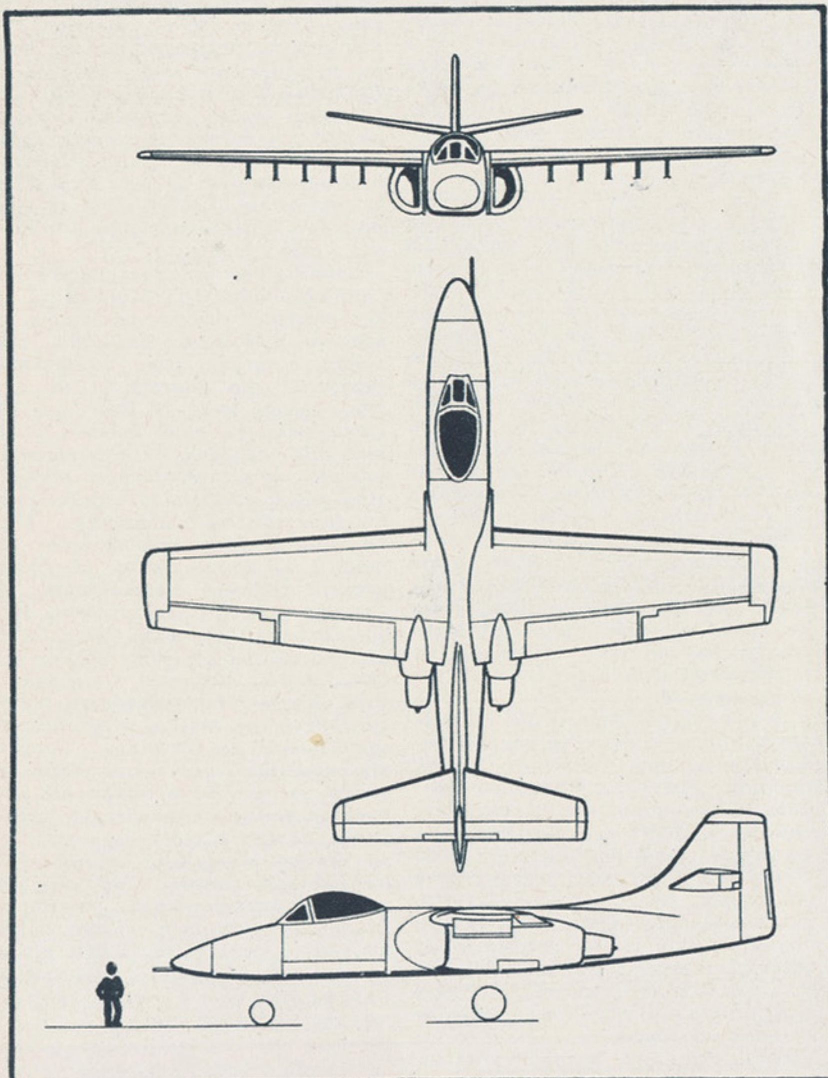
Ciężary: Ciężar własny — 270 kg, ciężar całkowity — 370 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 35 przy prędkości — 93 km/h, opadanie min. — 0,63 m/s, prędkość min. — 65 km/h. Prędkość dopuszczalna — 180 km/h, prędkość holowania — 120 km/h, prędkość wyciągania — 90 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



NORTHROP A-9A

OBLATANY 30 maja 1972 r. prototyp samolotu Northrop A-9A to jeden z finalistów konkursu konstrukcyjnego na samolot szturmowy tzw. bliskiego wsparcia (A—X) ogłoszonego w USA w 1970 r. Do konkursu zaproszono 10 firm, ale tylko 6 stanęło do rywalizacji. Ze zgłoszonych projektów wybrano dwa: Northrop A-9A i Fairchild A-10A. Zbudowane i oblatane prototypy samolotów odbędą oficjalne próby porównawcze, które wyłonią zwycięzcę. Zgodnie z warunkami konkursu Northrop A-9A jest samolotem jednomiejscowym i dwusilnikowym. Ma on własności krótkiego startu i może działać z przyfrontowych nie przygotowanych lądowisk.

A-9A zbudowany jest w w układzie wolnonośnego średniopłata. Skrzydła wyposażone są w skrzela, skuteczne jednoszczelinowe klapy. Kadłub o prostych liniach mieści w przedniej części kabinę pilota osłoniętą kroplową owiewką, podnoszoną do wsiadania. Cała kabina jest opancerzona i tworzy tzw. „pancerną wannę". Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem i przechodzi w niego płynnie płetwą grzbietową. Usterzenie wysokości ma wyraźny wznios. Sterowanie hydrauliczne. Samolot wyposażony jest w specjalny rodzaj sterowania bocznego umożliwiający mu wykonywanie zakrętu bez przechylania, co ułatwia śledzenie celu przy pomocy automatycznych urządzeń. Służą do tego specjalne hamulce na skrzydłach otwierane nierównocześnie. Otwarcie takiego hamulca na jednym ze skrzydeł, wraz z odpowiednim wychyleniem steru kierunku, wytwarza boczną siłę powodującą zakręt samolotu. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, chowane w locie. Koło przednie jest przesunięte w bok, w lewą stronę.

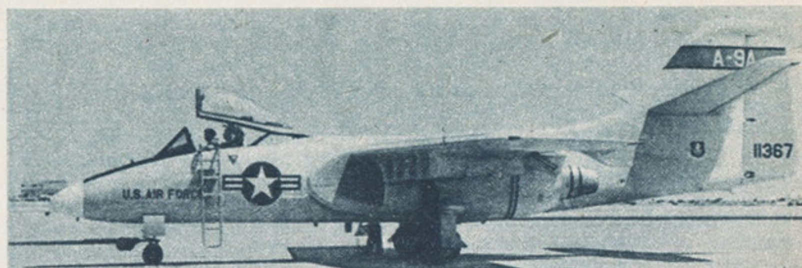
Napęd samolotu stanowią dwa turboodrzutowe silniki dwuprzepływowe Avco Lycoming F-102 o ciągu 3 260 kG każdy, zabudowane z obu stron kadłuba pod skrzydłami i zaopatrywane w powietrze przez boczne chwyty. Zbiorniki samouszczelniające się w skrzydłach i kadłubie. Uzbrojenie składa się z wielolufowego działka kal. 30 mm w kadłubie i 10 wsporników pod skrzydłami, na których można podwiesić do 7 250 kg uzbrojenia w postaci bomb (do 900 kg), pocisków rakietowych, w tym sterowanych pocisków „Maverick" itp. **(J. Ś.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,70 m, długość — 16,30 m, wysokość — 5,10 m, pow. nośna — 54,0 m².

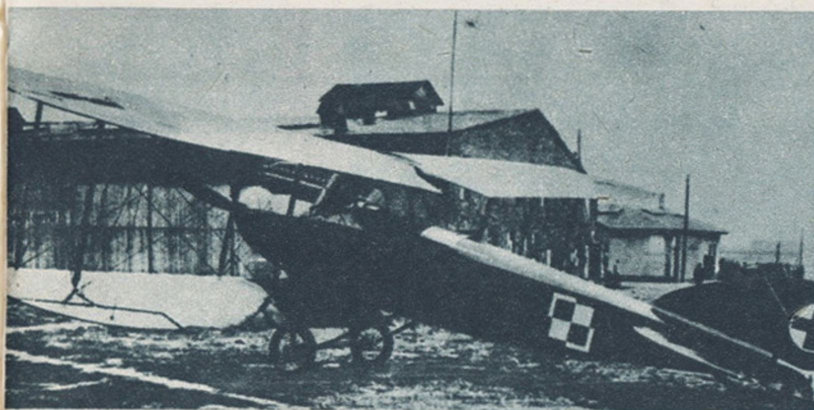
Ciężary: Ciężar własny — 7 800 kg, ciężar całkowity — 11 000 kg, ciężar całkowity max. — 13 200 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 740 km/h, zasięg z rezerwą na 2 godz. akcję bojową z ładunkiem 2 000 kg — 460 km, zasięg max. (przelot) — 5 500 km.



SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

ALBATROS C-X (SANIT)



W 1917 r. niemiecka wytwórnia Albatros zbudowała jako następcę samolotu wywiadowczego Albatros C-VII samolot Albatros C-X o większych wymiarach i większej mocy silnika. W latach 1917—1918 wyprodukowano ponad 300 samolotów Albatros C-X.

Polskie lotnictwo wojskowe przejęło kilkanaście poniemieckich Albatrosów C-X, z których 15 wyremontowała Stacja Lotnicza Ławica w Poznaniu w 1919 r. Samoloty używane były w latach 1919—1920 przez 12 eskadrę wywiadowczą oraz szkołę lotniczą na Ławicy. Nieliczne egzemplarze używane były do 1923 roku. W 1924 r. z inicjatywy lekarzy Okręgu Poznań oraz 3 pułku lotniczego w Poznaniu został przerobiony jeden Albatros C-X na samolot sanitarny w warsztatach (tzw. Parku Lotniczym) 3 pułku lotn. na Ławicy. Był to pierwszy w Polsce samolot sanitarny; następne typu Hanriot H-28S zakupiono w 1925 r. W ramach przeróbki samolotu Albatros C-X na sanitarny skasowano tylną kabinę załogi, a za kabiną pilota zrobiono pomieszczenie na dwie pary noszy, ustawione piętrowo. Drzwi do kabiny sanitarnej, wyposażone w trzy okrągłe okienka, umieszczono na lewym boku kadłuba. Samolot stacjonował na Ławicy.

Sanitarny Albatros C-X był trzymiejscowy. Konstrukcja samolotu była drewniana. Płaty dwudźwigarowe kryte płótnem. Kadłub kryty sklejką. Silnik chłodzony wodą, rzędowy, 6-cylindrowy Mercedes D-IVa o mocy 260 KM. Śmigło drewniane. Podwozie amortyzowane sznurem gumowym. Samolot malowany był na zielono-oliwkowo. Na górze płatów i na sterze kierunku — znak Czerwonego Krzyża. Na kadłubie — szachownica.

DANE TECHNICZNE

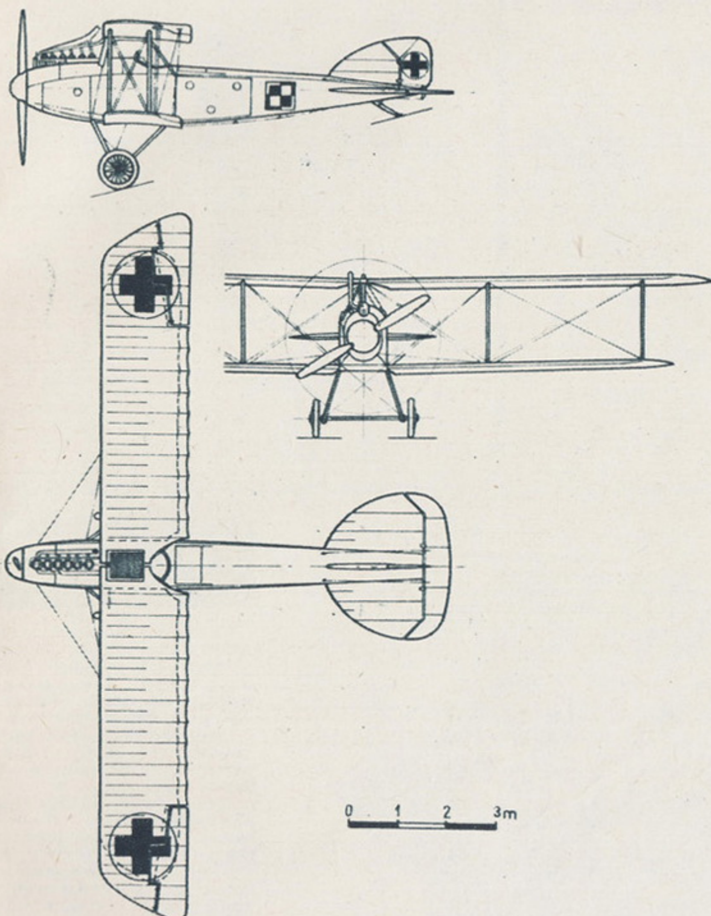
Wymiary: Rozpiętość — 14,36 m, długość — 9,15 m, wysokość — 3,40 m, pow. nośna — 42,7 m².

Ciężary: Ciężar własny — 1 050 kg, ciężar użyteczny — 500 kg, ciężar całkowity — 1 550 (max. 1 670) kg.

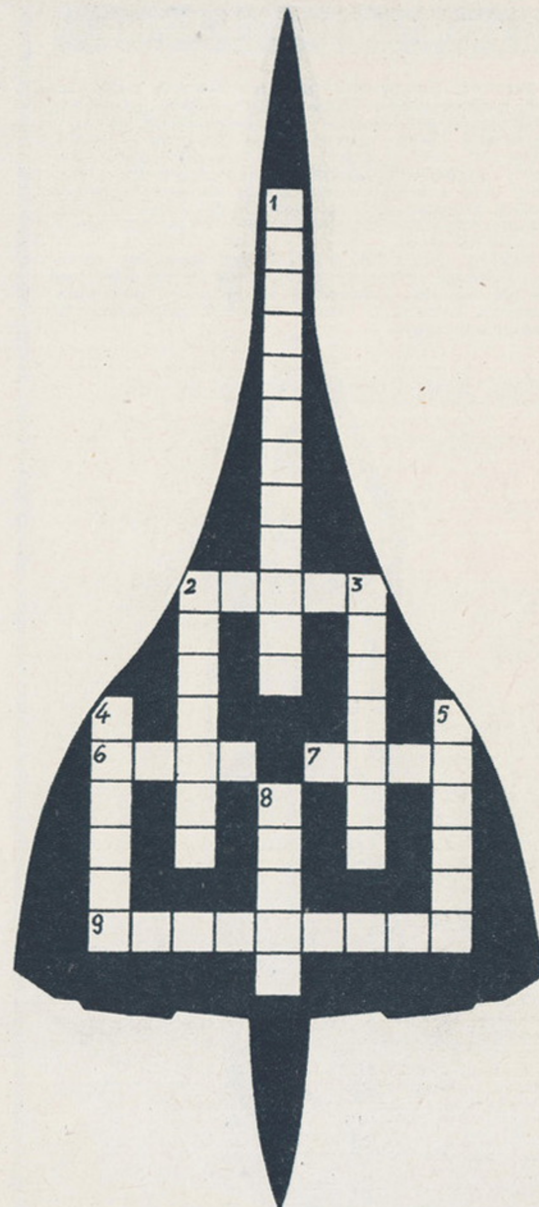
Osiągi: Prędkość max. — 175 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 3,8 m/s, pułap — 5 000 m, zasięg — 500 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Sanitarny Albatros C-X na lotnisku na Ławicy. Zdjęcie ze zbiorów T. Żychiewicza.



KRZYŻÓWKA



Poziomo: 2 — „rycerz" przestworzy; 6 — wczesnym rankiem pokrywa murawę lotniska; 7 — litera alfabetu greckiego; 9 — oświetla lotnisko w nocy.

Pionowo: 1 — ląduje na wodzie; 2 — potoczna nazwa spadochronu; 3 — duży pocisk służący do atakowania celów nawodnych; 4 — Anglik, który ufundował nagrodę za udany lot mięśniolotem; 5 — część silnika spalinowego; 8 — pierwszy pojazd księżycowy.

Opracował: **Leon Siwek**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do **6 sierpnia** br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIE „LOGOGRYFU" Z NRU 26 Z 25 CZERWCA 1972 R.

Hasło: — LOTNICTWO MORSKIE NA STRAŻY POLSKIEGO WYBRZEŻA.

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Lotnia", 2 — „Victor", 3 — drewno, 4 — śmigło, 5 — Garros, 6 — Kostia, 7 — Worden, 8 — Latwis, 9 — „Meteor", 10 — montaż, 11 — orczyk, 12 — Phobos, 13 — Leszno, 14 — Okęcie, 15 — „Gawron", 16 — Walery, 17 — Bartel, 18 — „Ramzes", 19 — uprząż, 20 — „Czapla".

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z NRU 27 Z 2 LIPCA 1972 R.

Poziomo: 2 — modelarnia, 5 — bariera, 7 — Mitsubishi, 9 — plac, 10 — OB, 12 — Avia, 13 — Ren, 14 — nafta.

Pionowo: 1 — Jurij Gagarin, 3 — okucia, 4 — akrobacja, 5 — busola, 6 — eksport, 8 — BAC, 9 — PIA, 11 — BEA.

Nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH** wylosowali: **Adam Leszczyński** — Bielsko - Biała, ul. Żywiecka 9; **Tadeusz Świątczak**, Łódź, ul. Jabłoniowa 11; **Kazimiera Kubal** — Krosno n. W., ul. 22 Lipca 33/22; **Wojciech Wołcyrz**, Oława, pl. Zamkowy 12/3; **Anna Kozak**, Teodorówka 6, pta Dukla, pow. Krosno; **Artur Kumela**, Oświęcim 4, ul. J. Kusocińskiego 1/4.



IGOR SZUBIN — Moskwa, A—57, Lenigradskij prospekt, dom 71, kw. 48, Związek Radziecki. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", interesuje się lotnictwem, zbiera modele plastykowe samolotów oraz książki i czasopisma lotnicze. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z przyjaciółmi z Polski.

*

TADEUSZ KASZUBSKI — Szczecin — Zdroje, ul. Łozowa 7 m. 2. Ma 15 lat i jest uczniem zasadniczej szkoły zawodowej. Interesuje się lotnictwem, zbiera modele plastykowe samolotów, które pragnie wymieniać. Chciałby też korespondować na tematy lotnicze z przyjaciółmi o podobnych zainteresowaniach. Język obcy — rosyjski.

MISZA ABUDAROW — g. Świerdłowsk, Z — 46, ul. Arminskaja, d. 23, kw. 4, Związek Radziecki. Interesuje się lotnictwem. Chciałby wymieniać lotnicze czasopisma radzieckie na „Skrzydlatą Polskę". Poprzez korespondencję na tematy lotnicze pragnie też poznać koleżanki i kolegów z Polski.

*

ANDRZEJ KWIECIEŃ — Radom, ul. Marywilska 26. Interesuje się lotnictwem, szczególnie literaturą o tematyce lotniczej. Posiada wszystkie po wojnie wydane książki lotnicze, oprócz „Ognia nad Chinami" W. Urbanowicza. I właśnie o odstąpienie tej pozycji książkowej prosi niniejszym sympatyków lotnictwa.

*

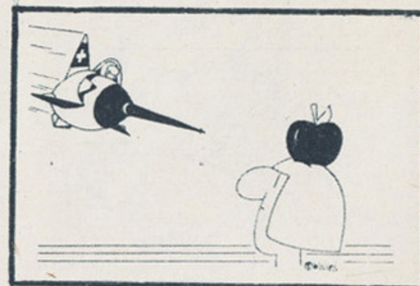
JERZY SITO — Kraków, Al. 29 Listopada 41 b/10. Poszukuje wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1945—1971 w celu skompletowania roczników. Może natomiast odstąpić zbywające mu numery „Skrzydlatej" z tych lat.

*

TADEUSZ ADAMCZAK — Poznań, Os. Plewiska, ul. Świetlicowa 4. Poszukuje książek „Samoloty myśliwskie", „Prezentuj broń" i „Rycerze pancerni XX wieku" oraz „Skrzydlatej Polski" z lat 1965 — 1970, szczególnie numerów 2, 8 i 11 z 1969 r.

*

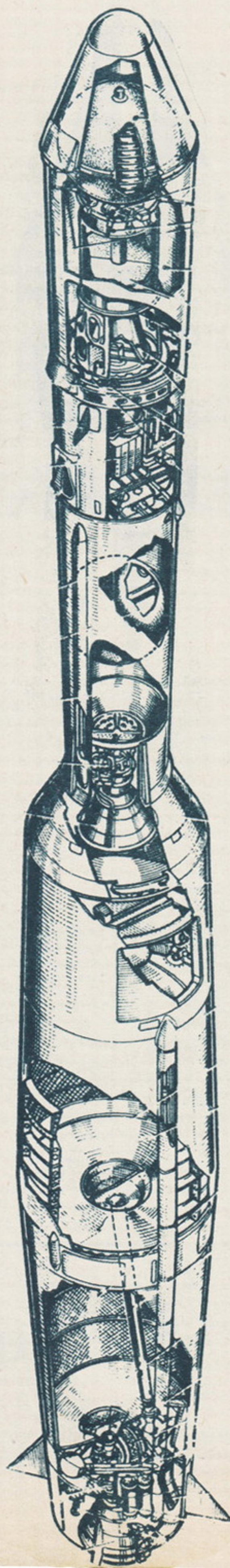
ANTONI ROGUSKI — Warszawa, ul. Raszyńska 56/37. Do skompletowania roczników „Skrzydlatej Polski" brakuje mu tylko numeru z 1964 roku. I właśnie o ten numer prosi sympatyków lotnictwa.

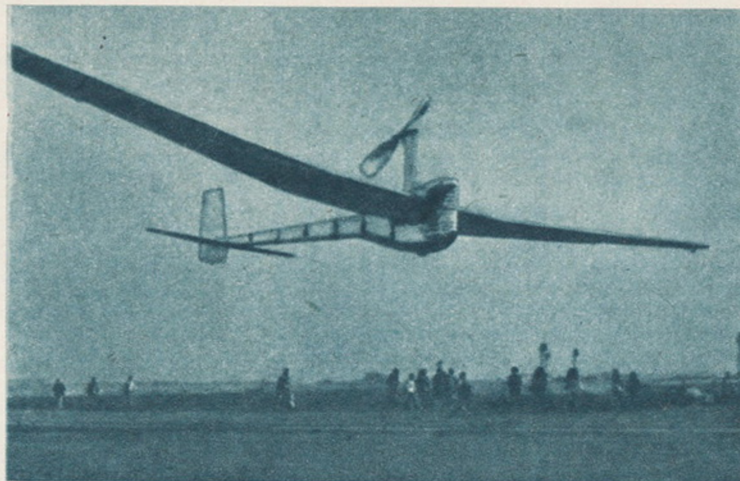


KOSMICZNA RAKIETA NOŚNA

Przekrój perspektywiczny przedstawia 3-stopniową rakietę nośną „Thor-Delta" często stosowaną podczas eksperymentów astronautycznych, m. in. z satelitami serii „Explorer", „Pioneer", ESSA, „Echo-1", OSO, „Ariel", HEOS-A, „Telstar", „Relay", „Syncom", „Early Bird", „Intelsat", „Skynet" oraz z biosatelitami. Pokazana została wersja DM-19. Długość — 28 m, masa — ok. 50 800 kg. Ciąg silników rakietowych: 68 000 kG + 3 400 kG (409 s) + 1 250 kG (42 s).

Rakiety tego typu, w 9 różnych wersjach, wynoszą ładunek użyteczny 218 do 1 630 kg na orbitę 480 do 320 km oraz ładunek 45 kg na trasy międzyplanetarne. Łącznie w latach 1959—1970 zamówiono 101 rakiet tego typu.





MIĘŚNIOLOT

Anglik John Porter przeprowadza intensywne próby zmierzające do zdobycia nagrody za lot mięśniolotu. Po niewielkich uszkodzeniach — mięśniolot znów lata. Po rozbiegu 270 m uzyskuje ok. 6 m wysokości.

Wg ostatnich informacji termin ważności konkursu Kremera upływa w grudniu 1973 r.

REKORD WYSOKOSCI

Francuski śmigłowiec SA-315B „Lama" ustanowił 21.VI.1972 r. rekord wysokości FAI wynikiem 12 440 m. Na zdjęciu — rekordowy śmigłowiec wyposażony w mały zbiornik paliwa (85 l.), lekkie podwozie, bez foteli załogi, oraz z jedną ścianą kadłuba pokrytą lekkim tworzywem zamiast pleksiglasem. W ten sposób zmniejszono ciężar śmigłowca o 35 kg. Silnik turbinowy „Artouste-IIIB" o mocy 550 KM. Rekordowy lot trwał 20 min.



NOWY ŚMIGŁOWIEC

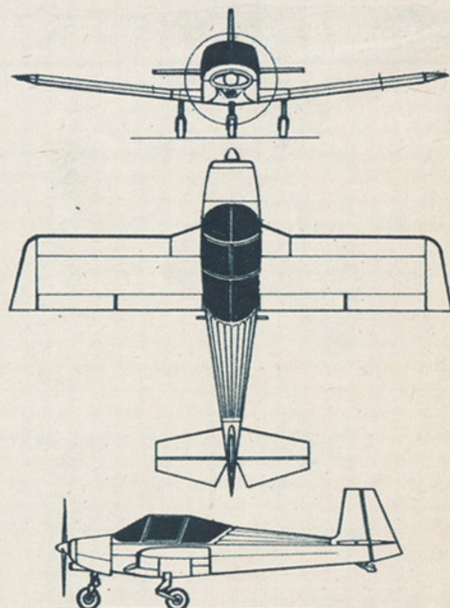


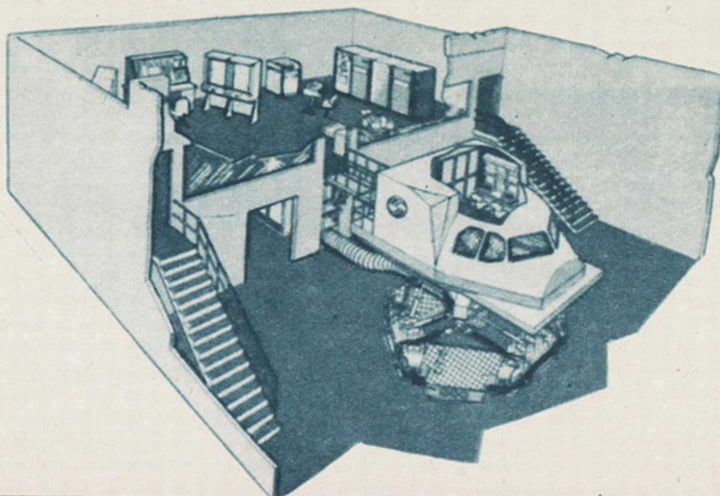
Pierwsze zdjęcie nowego francuskiego śmigłowca turbinowego SA-360, który rozpoczął próby w locie 2.VI. br. Ma to być następca śmigłowca „Alouette-3". Przewozi 10 osób z prędkością 280 km/h.

DŁUGO TRWA BUDOWA SAMOLOTU



W takim stanie zaawansowania znajduje się po 5 latach budowy francuski samolot amatorski JPV-30 „Joker". Silnik Continental o mocy 90 KM. Miejsca załogi — obok siebie.





SYMULATOR LOTU

Budowany obecnie wspólnie przez kilka krajów zachodnioeuropejskich samolot pasażerski „Airbus" (aerobus) doczekał się już symulatora lotu do szkolenia załogi. Obsługuje go 2 instruktorów oraz operator radiowy. W skład symulatora wchodzą 2 komputery. Urządzenie pracujące w systemie numerycznym naśladuje wszelkie możliwe stany lotu i to zarówno od strony pilotażowej, jak i radionawigacyjnej. Możliwe jest też odtworzenie przebiegu przeprowadzonych ćwiczeń dzięki rozbudowanemu systemowi pamięciowemu symulatora.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Sport si Tehnica".



AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

LIPIEC 1972

Po XVII Szybowcowych Mistrzostwach Polski

KŁOPOTY Z MISTRZAMI

DWAJ dwudziestodwuletni debiutanci zajęli czołowe miejsca w XVII Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Niewiele tylko od nich starszy pilot zdobył brązowy medal. Tacy młodzi zawodnicy na podium to powód do zadowolenia dla działaczy w tej dyscyplinie sportu. Wielokrotnie propagowaliśmy „stawkę na młodzież", więc i my mieliśmy powód do satysfakcji na zakończeniu mistrzostw. Tym bardziej, że jeden z triumfatorów XVII SMP rozpoczął karierę zawodniczą na naszych zawodach i pierwszym jego trofeum sportowym był puchar „Skrzydlatej Polski" wywalczony w Jeżowie.

Choć podzielamy radość z sukcesów młodych podopiecznych trenera Dankowskiego, to jednak wydaje nam się, że zwycięstwa młodych pilotów zmuszają do zastanowienia nad różnymi problemami, których wymowa nie zawsze jest optymistyczna.

Chodzi nam przede wszystkim — co wyraźnie uwidoczniły XVII Szybowcowe Mistrzostwa Polski — o systematyczny rozwój utalentowanych pilotów. W odróżnieniu od innych sportów specyfika szybownictwa polega na tym, że zawodnik albo w ogóle pozbawiony jest trenera (w dosłownym tego słowa znaczeniu), albo — jeśli już dojdzie do kadry narodowej — opiekę trenerską ma zapewnioną przez niewielki okres czasu. Znane są postulaty o powoływanie zawodowych lub społecznych trenerów w aeroklubach regionalnych. Naszym zdaniem jednak w tak zindywidualizowanym sporcie jak szybownictwo każdy z zawodników powinien SAM przykładać maksimum starań o podwyższanie swoich kwalifikacji, tylko własna praca — w powietrzu i na ziemi — może mu zapewnić osiągnięcia. Trener kieruje i pomaga zawodnikowi, ale nie może za niego studiować teorii, dbać o kondycję psychofizyczną no i w ogóle latać.

Stwierdzenia te mogą wydać się truizmem, ale — powiedzcie proszę — jak je doprowadzić do świadomości wielu (tak!) pilotów, którzy uwierzyli we własne talenty i... czekają na sławę. Tymczasem mijają lata i zamiast postępów — mają wyniki proporcjonalnie coraz gorsze. Szybowników, którym — w różnym oczywiście stopniu — można postawić ten zarzut niestety nie brakuje. Wspomnijmy jak zapowiadali się na przykład tacy zawodnicy jak Wojciech Mozdyniewicz, Alfred Bzyl, Czesław Bednarski, Jerzy Góźdź czy Janusz Wasilewski i porównajmy to z końcową tabelą XVII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Piszemy te słowa również pod rozwagę naszych młodych mistrzów. Bo mistrzem jest stosunkowo łatwo zostać, trudniej znacznie zaś jest być mistrzem. Co to znaczy nie musimy chyba tłumaczyć.

Praca nad sobą to podstawowy, ale nie jedyny warunek rozwoju zawodnika. Wyniki XVII SMP wyraźnie potwierdzają, że zawody dowolnej rangi dają wiele doświadczenia pilotowi, które może on z powodzeniem dyskontować w imprezie wyższego szczebla. Nasi nowi mistrzowie uczyli się latać na zawodach kadry juniorów i II ligi. Jak widać — dobra to była nauka. Nie bez znaczenia też jest fakt, iż młodzi mistrzowie rozwijali się pod okiem trenera Dankowskiego, korzystali z jego uwag i pomocy.

Stąd wnioski. Należy rozszerzyć kadrę juniorów i zapewnić jej właściwą opiekę trenerską. Trzeba rozszerzać krąg zawodników uczestniczących w zawodach okręgowych i II ligi. To na szczeblu podstawowym i średnim. A na najwyższym?

Wydaje się, że rocznym programem minimum dla członka kadry powinien być: obóz kondycyjny w zimie (ze sprawdzianami!) — 2 tygodnie, mistrzostwa Polski, zawody za granicą, dwutygodniowe zawody (!) kadry z oficjalną punktacją.

Postulujemy stałe zaangażowanie zawodnicze członków kadry narodowej. Spełni ona dwa zasadnicze cele. Po pierwsze umożliwi naszym szybowcowym asom stały i dalszy rozwój umiejętności, konfrontowanych w bezpośredniej walce. Po drugie zapewni właściwą ocenę zawodników pod kątem udziału w reprezentacji narodowej.

Naszym zdaniem wyniki jednej i to krótkiej imprezy szybowcowej nie dają idealnego odbicia wartości zawodników. W lataniu bezsilnikowym zbyt wiele jest elementów przypadkowości, zwłaszcza przy obecnych regulaminach. Jedna pechowa konkurencja powoduje straty praktycznie nie do odrobienia. Tymczasem wielu pilotów — i to ze ścisłej czołówki — ma realnie tylko tę jedyną próbę w ciągu roku. Udało się — witaj kadro, nie — żegnaj...

Musimy myśleć już o najbliższych mistrzostwach świata w Australii. Jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że mamy nadmiar mistrzów. Zwycięzcy z Leszna, członkowie reprezentacji na Jugosławię, a także rewelacyjny w ZSRR Julian Ziobro i w NRF — Mirosław Królikowski. Jaką drogą wybrać najlepszych z najlepszych? Na szczegółowe dyskusje w tym zakresie przyjdzie jeszcze czas, ale jedno powinno być pewne — wybór musi być dokonany w oparciu o większą liczbę sprawdzianów aniżeli jedne tylko mistrzostwa Polski. Powinniśmy zobowiązać trenera do organizowania takich oficjalnych sprawdzianów i zapewnić mu ku temu odpowiednie warunki.



O tym, że musimy myśleć bardziej przyszłościowo dowodzi fakt, że w ekipie naziemnej na Jugosławię nie znaleźli się zawodnicy „z przyszłością", którzy jeszcze takiej imprezy nie widzieli, a nie można wykluczyć że zechcemy ich desygnować do obrony naszych barw w Australii i zapoznanie się z atmosferą walki na najwyższym światowym poziomie byłoby korzystne.

Szybowcowe mistrzostwa Polski to nie tylko problem ludzi — to także sprawy sprzętu. Oj, starczy już chyba tych nieprzerwanych dyskusji o współczynnikach. Wydaje się, że rozwiązanie prawidłowe to albo organizacja mistrzostw w dwóch klasach, albo powrót do monotypu. Niefortunne ustanowienie współczynników dla „Jantarów" i „Orionów" dało przeciwnikom handicapów potężną broń do ręki, choć za granicą od wielu lat współczynniki są w modzie.

Jednym ze stałych tematów dyskusji wśród zawodników na mistrzostwach Polski jest regulamin. Odeszliśmy w zasadach punktacji od tej, która obowiązuje na mistrzostwach świata. Czy słusznie? Odnotowujemy tylko problem, nie zamierzamy bynajmniej wdawać się w polemikę. Faktem bowiem jest, że przy obecnych zasadach punktacji wyników decydujący wpływ na klasyfikację wywierają krótkie konkurencje odległościowe, natomiast szybkie predkościówki praktycznie mają charakter remisowy.

Na koniec słowo o organizatorach i gospodarzach. Jak stwierdził na zakończeniu przedstawiciel zawodników — „wszystko było na piąć". Podzielamy w pełni tę opinię. Brawa więc dla personelu mistrzostw i kierownictwa leszczyńskiego Centrum.

JERZY POMIANOWSKI

Po dwuletniej przerwie ze względów zdrowotnych, wrócił „na boisko" nasz szybowcowy arcymistrz — Edward Makula (z prawej). Jego wynik na XVII SMP (dziewiąte miejsce) świadczy o tym, iż pilot ten wraca do swej dobrej formy. Metę mija „Foka" z numerem startowym „50". To Wojciech Mozdyniewicz z Aeroklubu Warszawskiego. Zdjęcia: B. Koszewski (2)



SZYBOWNICY W ZSRR

W pierwszej połowie czerwca odbyły się w Orle (ZSRR) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych. Była to największa z dotychczas rozegranych imprez tego typu. Na starcie bowiem obok reprezentacji Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego zobaczyliśmy również szybowników z Koreańskiej RLD i Kuby.

Polska ekipa — reprezentująca obok Aeroklubu PRL także i Centralę Handlu Zagranicznego PZL — wystąpiła w składzie: Ryszard Kalita (kierownik), Julian **Ziobro, Edward Popiołek i Janusz Gogała** (piloci), Kazimierz Foralewski i Stanisław Więcławski (mechanicy), Henryk Skass (kierowca) oraz Leszek Niezabitowski (przedstawiciel PZL). Julian Ziobro został zgłoszony do klasy otwartej na „Cobrze 17", natomiast Janusz Gogała i **Edward Popiołek na „Cobrach-15"** mieli walczyć w klasie standard.

Do Orła ekipa dostała się częściowo **drogą powietrzną — „Cobry-15" poleciały** za dwoma „Wilgami" pilotowanymi przez Jerzego Wojnara i Zygmunta Mazana, a „Cobra-17" przyjechała na wózku transportowym holowanym przez „Warszawę-Combi".

Liczba zawodników w poszczególnych klasach Międzynarodowych Zawodów Krajów Socjalistycznych wynosiła: kobiety — 7 (bez Polski) otwarta — 14, standard — 22. Piloci kubańscy latali na „Blanikach" poza konkursem, ale również na trasach konkurencji.

Pierwszą konkurencją zawodów był **prędkościowy przelot po trasie trójkąta 210 km.** Najlepszy wynik dnia — 83,99 km/h osiągnął **Julian Ziobro. W klasie standard wygrał Bernd Nolte (NRD) na „Cobrze-15", który uzyskał prędkośc 75,53 km/h. Wśród pań triumfowała Eda Laan (ZSRR) — 65,00 km/h. Nasi reprezentanci nie osiągnęli celu — lądowali na 178 i 189 kilometrze i zajęli w tej konkurencji 12 i 13 miejsce.**

W dalszym ciągu zawodów rozegrano następujące konkurencje:

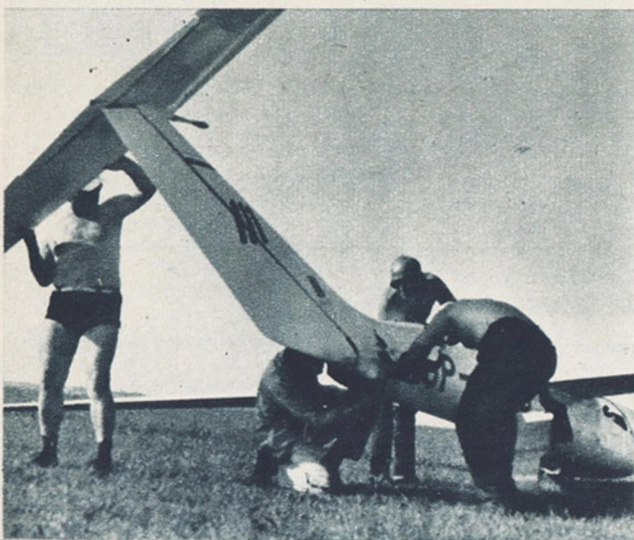
- **przelot odległościowy, najlepszy rezultat poniżej 300 km,**
- przelot prędkościowy na trasie docelowo-powrotnej 240 km,
- przelot prędkościowy na trasie trójkąta 311 km,
- **przelot prędkościowy docelowo-powrotny długości 120 km,**
- przelot odległościowy zamieniony z nieudanego trójkąta 500 km,
- przelot prędkościowy po trasie tójkąta 200 kilometrów.

W klasie otwartej Julian Ziobro zajmował we wszystkich konkurencjach miejsca w czołówce i ostatecznie uplasował się na drugiej pozycji z minimalną (13 punktów!) stratą do zwycięzcy.

Gospodarze i piloci radzieccy niezwykle **wysoko oceniali poziom reprezentowany** przez naszego zawodnika. Szczególnie zaimponowała im bojowość naszego **reprezentanta oraz s a m o d z i e l n o ś ć w czasie konkurencji. Julian Ziobro** bowiem zademonstrował w Orle typową polską szkołę latania, lecz bez... ścisłej współpracy w powietrzu. **Dla gospodarzy** było to prawdziwe zaskoczenie, gdyż przyzwyczaili się oni, iż Polacy „zawsze **latają razem". Tymczasem Julian Ziobro** latał sam i uzyskiwał znakomite rezultaty.



Julian Ziobro (z prawej) godnie reprezentował polską szkołę latania na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Krajów Socjalistycznych w Orle. W trudnej rywalizacji zajął drugie miejsce. Przy naszym reprezentancie kierownik polskiej ekipy — inż. Ryszard Kalita,



„Cobra-15" została uszkodzona przy lądowaniu... Za chwilę znajdzie się już na warsztacie. Kilkanaście godzin nieprzerwanej pracy „na najwyższych obrotach" mechanika Kazimierza Foralewskiego i pozostałych członków ekipy doprowadziło nasz szybowiec z powrotem do stanu używalności. Pilot nie stracił konkurencji i punktów.

Pierwsze miejsce w klasie otwartej zajął reprezentant gospodarzy Illar Link na „Phoebusie", a trzecie szybownik z NRD — K. Klose.

Znacznie gorzej niż Ziobrze wiodło się naszym reprezentantom w klasie standard. W poszczególnych konkurencjach plasowali się oni około dziesiątego miejsca. Wprawdzie dawali przykład wyjątkowo **zgodnej i zgranej współpracy w powietrzu**, ale współdziałanie to nie przynosiło spodziewanych rezultatów. Na dobitkę mieli jeszcze pecha, gdyż uszkodzili swoje szybowce w czasie lądowania.

Jedno z tych uszkodzeń zostało naprawione przez personel techniczny ekipy na czele z Kazimierzem Foralewskim, który dokonał nielada wyczynu naprawiając „Cobrę" w czasie kilkunastu godzin nieprzerwanej pracy. **Niestety, drugie uszkodzenie nie kwalifikowało się do naprawy** w warunkach zawodów. I tu organizatorzy wraz z międzynarodowym jury zrobili mały gest w stronę naszej ekipy — zgodzili się bowiem na dalszy udział w zawodach naszego pilota i udostępnili mu własną „Fokę-5".

W klasie standard zwyciężył dobrze u nas znany pilot radziecki Jurij Kuźniecow na **ASW-15**. Drugie miejsce zajął Bernd Nolte (NRD) a trzecie Jewgienij Rudienskij (ZSRR). Edward Popiołek był siódmy a Janusz Gogała — dziesiąty.

Wśród pań nie było naszej reprezentantki. Wygrała Eda Laan (ZSRR) a dalsze miejsca zajęły Marina Afrikanowa (ZSRR) i Maria Bolla (Węgry).

Organizacja zawodów i starty (holowały samoloty „Jak-12") była bardzo sprawna. Dopisała też pogoda — w ciągu **dziesięciu dni trwania zawodów rozegrano aż siedem konkurencji. Polska ekipa była w Orle przyjmowana nadzwyczaj** serdecznie z prawdziwą słowiańską gościnnością, choć w powietrzu toczyła się zacięta walka. Piloci radzieccy bowiem dysponują obecnie nowoczesnym sprzętem i stale podnoszą swoje kwalifikacje. Wydaje się bardzo celowe dalsze rozszerzenie **współpracy między szybownikami** naszych krajów.

Po raz pierwszy w Orle zobaczyliśmy szybowników z Koreańskiej RLD i Kuby. Były to ich pierwsze kroki wyczynowe, pod względem sportowym nie reprezentują jeszcze wysokiego poziomu. Można się cieszyć, że w tych krajach **również rozwija się sport szybowcowy.**

Nasze „Wilgi", które zaholowały do Orła „Cobry" przypadły do gustu szybownikom i pilotom samolotowym w ZSRR. W wolnych chwilach nasze samoloty dosiadali miejscowi piloci, aby zapoznać się z pilotażem i osiągami „Wilg".

(p)

SPADOCHRONIARZE W NRD I FRANCJI

Na 60 dni przed kolejnymi XI Spadochronowymi Mistrzostwami Świata, które odbywać się będą w dniach 5—20 sierpnia 1972 r. w stanie Oklahoma (USA) doszło do ostrej konfrontacji spadochronowych skoczków cywilnych i wojskowych. Jedni startowali w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych Państw Socjalistycznych w dniach 5—14 czerwca br. w Lipsku (NRD). Drugi, silniejszy skład reprezentacji brał udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych we Francji (Fontainebleau) w dniach 3—11 czerwca br. Trzeba ponadto stwierdzić, że obie te imprezy przeprowadzone były w oparciu o regulamin XI Spadochronowych Mistrzostw Świata. Rozgrywanie konkurencji odbywało się w ciężkich warunkach meteorologicznych i terenowych.

Analizując nazwiska i uzyskane wyniki skoczków biorących udział w zawodach można stwierdzić, że startowali najlepsi a więc ci, którzy będą walczyć o medal na Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Na zawodach w Lipsku brało udział 72 zawodników w tym 35 kobiet z następujących państw: **Związek Radziecki, Bułgaria, Rumunia, Czechosłowacja, Węgry, NRD i Polska.** Rozegrano tam jedynie konkurencje celnościowe a więc skoki indywidualne i grupowe osobno dla kobiet i mężczyzn. Wszystkie skoki spadochronowe wykonywane były ze śmigłowców Mi-4.

Wyniki kobiet: Konkurencja I — 6 skoków na celność lądowania. 1. **S. Starikowa** (ZSRR) — 0,81; 2. **E. Balogh** (Rumunia) — 0,35; 3. **N. Sergiejewa** (ZSRR) — 0,88; 9. **J. Zwierzchowska** (Polska) — 2,17 m; 14. **A. Kwaśnik** (Polska) — 4,05 m; 18. **K. Pączkowska** (Polska) — 7,71 m; 27. **G. Olbrycht** (Polska) — 11,76 m; 28. **M. Trepka** (Polska) — 12,25 m; 34. **K. Ligocka** — 18,87.

Konkurencja II — 3 skoków grupowych na celność lądowania: 1. CSRS — 17,76; 2. Bułgarii — 19,16; 3. **Polski** — 19,22; 4. ZSRR — 24,28.

Mężczyźni: Konkurencja I — 6 skoków na celność lądowania: 1. **W. Górny** (ZSRR) — 0,00; 2. **K. Henke** (NRD) — 0,07; 3. **W. Maszczenko** (ZSRR) — 0,11; 4. **S. Jakubowski** (Polska) — 0,12; 5. **J. Kuliś** (Polska) — 0,19; 10. **J. Bober** (Polska) — 0,67; 12. **R. Olszowy** (Polska) — 1,57; 15. **J. Mac** (Polska) — 1,75.

Konkurencja II — 3 skoków grupowych na celność lądowania: 1. ZSRR — 3,18; 2. Czechosłowacja — 4,63; 3. Bułgaria — 5,60; 4. **Polska** — 6,25.

Warto tu dodać, że skoczkowie Związku Radzieckiego wyniki swe ustanowili na **nowych spadochronach typu UT-15, skocz**kowie Bułgarii na „Super Olimpic" i EFA „Papillon", skoczkowie Rumunii na „Para Comandor", a pozostali na spadochronach typu PTCH-8, których była przeważająca ilość. Należy więc sądzić, że był to już przegląd techniki spadochronowej z którą możemy spotkać się na XI Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Natomiast w zawodach rozgrywanych na terenie Francji brało udział 60 zawodników w tym poza konkursem cztery kobiety z następujących państw: Anglia, Belgia, Francja (6 drużyn), Włochy, Czechosłowacja, NRF, USA, Związek Radziecki i Polska. Rozegrano tam następujące konkurencje:

Konkurencja I — dziewięć skoków indywidualnych na celność lądowania, konkurencja II — cztery skoki na akrobację spadochronową i konkurencja III — trzy skoki grupowe na celność lądowania.

W konkurencji pierwszej uzyskano wyniki: 1. **Osipow** (Związek Radziecki) — 2,20; 2. **Chudoba** (Czechosłowacja) — 2,32; 3. **Hautem** (Francja) — 3,47; 4. **Baranow** (Związek Radziecki) — 6,15; 5. **Karpeza** (Związek Radziecki) 6,17; 6. **Jurko** (Związek Radziecki) — 6,18; 10. **Sidor** (Polska) — 8,85; 19. **Ligocki** (Polska) — 12,90; 23. **Lenczner** (Polska) — 14,63; 24. **Łuszczki** (Polska) — 25,96.

W konkurencji drugiej uzyskano wyniki: 1. **Kumbar** (Czechosłowacja) — 31,1; 2. **Osipow** (ZSRR) — 31,7; 3. **Felix** (Francja) — 32,4. 4. **Rajade** (Francja) — 32,7; 5. **Ligocki** (Polska) — 33,0; 19. **Sidor** (Polska) — 35,9; 20. **Łuszczki** (Polska) — 36,3; 21. **Lenczner** (Polska) — 36,5.

Po dwóch konkurencjach zawodnicy uplasowali się na następujących miejscach: 1. **Osipow** (ZSRR) — 4,20; 2. **Chudoba** (CSRS) — 4,43; 3. **Hautem** (Francja) — 4,80; 4. **Jurko** (ZSRR) — 4,91; 5. **Karpeza** (ZSRR) — 5,04; 6. **Baranow** (ZSRR) — 5,05; 10. **Sidor** (Polska) — 5,16; 12. **Ligocki** (Polska) — 5,55; 19. **Lenczner** (Polska) — 6,18; 35. **Łuszczki** (Polska) — 7,56.

Konkurencja III przyniosła następujące rezultaty: 1. Francja — 5,74; 2. Francja (II) — 13,31; 3. **Polska** — 13,63; 4. Czechosłowacja — 16,63; 5. Związek Radziecki — 18,10.

Po rozegraniu wszystkich konkurencji drużyny uplasowały się w następującej kolejności: 1. ZSRR — 25,23; 2. Francja — 26,29; 3. **Czechosłowacja** — 27,25. 4. **Polska** — 29,29.

Drużyna Francji (kobieca) startująca poza konkursem zdobyła 53,35 pkt. co dało jej 13 miejsce.

Zdjęcie: St. Basiora



PODPATRUJEMY WSZYSCY „TERMIKĘ”

KAŻDY lot szybowcowy powinien być szkołą „meteorologicznego patrzenia” na to wszystko co dzieje się wokół nas podczas lotu. Napotkane warunki termiczne należy przy tym konfrontować zawsze z mapą i podłożem nad jakim one wystąpiły. Oczywiście analiza pojedynczego przypadku będzie odnosiła się do jednego przypadku konkretnie zaistniałego nad danym terenem nad jakim się znaleźliśmy. Wiadomym zaś jest, że przy pięknej konwekcyjnej pogodzie jednego dnia lata u nas w kraju dziesiątki szybowców równocześnie — wyobraźmy sobie jak cenny materiał mogą zebrać szybownicy i to materiał z całego obszaru Polski. Dni zaś „lotnych” bywa u nas latem wiele — stąd też przy umiejętnym ukierunkowaniu obserwacji zebrać można materiał wprost bezcenny dla analizy naukowej i wyciągnięcia wniosków odnośnie rozwoju i występowania prądów konwekcyjnych nad całym terytorium naszego kraju.

Stąd też powstała myśl rozpisania niżej podanej ankiety wśród wszystkich szybowników by tą drogą zebrać od nich informacje odnośnie „termiki”. Tylko tą drogą bowiem możliwym jest zebranie jak najbogatszego materiału o prądach pionowych w atmosferze. Przeanalizowanie tego materiału od strony meteorologicznej (przy wykorzystaniu map synoptycznych i danych aerologicznych) umożliwi dokładniejsze poznanie warunków „termicznych” w Polsce, umożliwi udzielenie odpowiedzi z jakimi warunkami termicznymi w określonym regionie należy się liczyć przy aktualnie zaistniałej sytuacji meteorologicznej.

Zdawać musimy sobie sprawę z tego, że notatki czy sprawozdania z jednego lotu czy też kilku lotów nie stanowi wystrczającego materiału do szerszej analizy — potrzeba tu bowiem bardzo dużej ilości takich sprawozdań, stąd też akcja ta musi być spontaniczna ale zarazem i bardzo rzetelna. Do badań nad termiką w Polsce konieczne jest dysponowanie szerokim materiałem statystycznym, to znaczy licznymi sprawozdaniami pochodzącymi z lotów wykonywanych na całym obszarze naszego kraju. Dopiero ich opracowanie umożliwi zorientowanie się w których obszarach kraju panowały w określonych dniach najdogodniejsze warunki dla rozwoju prądów wstępujących a w których były one mniej dogodne. Systematyczna analiza codziennych sprawozdań z dłuższego okresu czasu umożliwi wyodrębnienie terenów „termicznych” czy też „atermicznych” przy różnych sytuacjach synoptycznych.

Efektem takiego rozeznania będzie w przyszłości możliwość planowania określonych konkurencji co z kolei zwiększy prawdopodobieństwo ich ukończenia zgodnie z założonym planem, umożliwi także wyodrębnienie sytuacji synoptycznych najbardziej nadających się do wykonywania bądź rozgrywania konretnych konkurencji.

Stąd też apel do wszystkich pilotów szybowcowych:

„W KAŻDYM LOCIE ZBIERAMY WSZYSCY MATERIAŁ OBSERWACYJNY O PIONOWYCH PRĄDACH W ATMOSFERZE!”.

Sposób prowadzenia obserwacji przedstawia niżej podana ankieta „SPRAWOZDANIE Z LOTU”.

Samą ankietę przygotowujemy na kartce z zeszytu, odpowiednio ją rubrykując. Najlepiej wykonać od razu kilka takich kartek aby nie kreślić ich tuż przed każdym lotem. Ankietę wypełniać należy **w czasie trwania lotu.**

Przed startem wypełniamy główkę ankiety podając datę, czas startu, miejsce startu typ szybowca itp. W punkcie

a) piszemy czas dokonania obserwacji

b) rejon, okolice — podać miejscowość z bliższym opisem (np. nad lasem, polaną, polami uprawnymi, itp.)

c) wysokość podstaw chmur (jeżeli występują)

d) podajemy prędkość prądów wstępujących (wg wariometru)

e) podajemy prędkość prądów zstępujących (wg wariometru)

f) wysokość lotu (wg wysokościomierza)

Gdy lot odbywał się w chmurach wypełnić należy punkty g, h, i, podobnie jak w przypadku lotu poniżej podstawy chmur.

Wypełniając drugą część ankiety (drugą stronę) „UWAGI ODNOŚNIE CHARAKTERU PRĄDÓW WSTĘPUJĄCYCH”, punkty 1—7 wystarczy podkreślić odpowiednie słowo lub wpisać swe spostrzeżenia. To samo dotyczy hasła „TERMIKA” — należy podkreślić odpowiednie hasło.

Gdy wykonujemy lot z barografem należy wówczas do ankiety załączyć barogramkę ewentualnie jej kopię na kalce technicznej podając równocześnie charakterystykę barografu. Barogramki umożliwią obliczenie prędkości prądów pionowych co jest bardzo cenną informacją do dalszych opracowań.

Przedstawiona tu ankieta „SPRAWOZDANIA Z LOTU” zaakceptowana została na posiedzeniu Komisji Szybowcowej APRL w dniu 15 maja 1972 r. z zaleceniem sumiennego i systematycznego prowadzenia we wszystkich aeroklubach i ośrodkach i konsekwentnego egzekwowania od szybowników.

Wypełnione ankiety wraz z barogramkami (ewentualnie ich kopiami) prosimy przesłać na adres: **Marcin Schmidt, Legionowo k. Warszawy, ul. Warszawska 1/3, Obserwatorium Aerologiczne PIHM.**

SPRAWOZDANIE Z LOTU

START:godz. LĄDOWANIE:godz
data: miejscowość: pilot:
typ szybowca: zadanie /konkurencja/:

	lot poniżej podstawy chmur								
a	godzina								
b	rejon /okolice/								
c	wys. podstaw,m								
d	noszeniam/s								
e	duszenia m/s								
f	wys. lotu, m.								
	lot w chmurach								
g	wys. lotu, m								
h	noszenia m/s								
i	duszenia m/s								

UWAGI ODNOŚNIE CHARAKTERU PRĄDÓW WSTĘPUJĄCYCH

1. miały kształt wyraźnego komina czy bąbla?
2. występowały blisko czy daleko od siebie /około/
3. łatwe czy trudne do wykorzystania?
4. czy stwierdzono występowanie wyraźnych "ognisk" termicznych,gdzie?
....
5. czy występowały szlaki chmur czy chmury pojedyńcze /odizolowane/?
6. występowały chmury: Cu hum,Cu cong,Cu med,Cb.
7. Czy stwierdzono obszary słabo noszące,atermiczne? /gdzie/..........
....

TERMIKA — UWAGI PILOTA

A. wypracowana a/bezchmurna
b/cumulusowa
B. naniesiona c/burzowa



X JUBILEUSZOWY RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW
23. V. — 1. VI. 1972 ● Warszawa – Dęblin – Świdnik – Rzeszów – Mielec – Bielsko Biała – Wrocław

Miejsce	Załoga Pilot Dziennikarz		aeroklub redakcja	Punkty za konk. lotnicze	Punkty za konk. dziennikarskie	Punkty łącznie
1	2			3	4	5
1.	Stanisław **Marliński**	—	Radom	729,15	838,4	1.567,55
	Hanna **Kramarczuk**	—	TV			
2.	Ryszard **Wyroba**	—	Bielsko Biała	706,65	815,9	1.522,55
	Tadeusz **Patan**	—	„Kronika Beskidzka"			
3.	Jan **Baran**	—	Rzeszów	818,00	647,4	1.465,40
	Magdalena **Jankowska**	—	„Przegląd Sportowy"			
4.	Stanisław **Maksymowicz**	—	Wrocław	810,00	648,3	1.458,30
	Andrzej **Waligórski**	—	Polskie Radio			
5.	Jan **Górecki**	—	Wojska Lotnicze	796,58	652,6	1.449,18
	Elżbieta **Pogorzelska**	—	„Wiraże"			
6.	Marek **Małolepszy**	—	Częstochowa	750,00	692,7	1.442,70
	Bogdan **Kaznowski**	—	„Przyjaźń"			
7.	January **Roman**	—	Bielsko Biała	655,15	775,9	1.431,05
	Sławomir **Szoff**	—	Polskie Radio			
8.	Jan **Kamiński**	—	Warszawa	789,58	632,8	1.422,36
	Andrzej **Bober**	—	„Życie Warszawy"			
9.	Waldemar **Gross**	—	Wrocław	819,50	594,0	1.413,50
	Bogusław **Panek**	—	„Gazeta Robotnicza"			
10.	Jerzy **Wyciślak**	—	Ostrów	697,00	667,4	1.364,40
	Mirosław **Stankiewicz**	—	„Słowo Powszechne"			
11.	Tadeusz **Śliwak**	—	Wojska Lotnicze	684,08	678,8	1.362,88
	Bronisław **Moryc**	—	Wojskowy Przegl. Lotn.			
12.	Janusz **Pasierski**	—	Warszawa	719,65	641,8	1.361,45
	Jerzy **Zarębski**	—	„Skrzydlata Polska"			
13.	Leszek **Stafiej**	—	Rzeszów	670,15	673,8	1.343,95
	Ryszard **Niemiec**	—	„Nowiny Rzeszowskie"			
14.	Jerzy **Dyczkowski**	—	Lublin	688,75	648,7	1.337,45
	Ryszard **Wolak**	—	„Sztandar Ludu"			
15.	Wiesław **Iwański**	—	Nowy Sącz	735,08	591,1	1.326,18
	Jerzy **Lipowski**	—	„Gazeta Krakowska"			
16.	Ryszard **Pilch**	—	Kraków	718,00	600,4	1.318,40
	Jerzy **Langier**	—	„Echo Krakowa"			
17.	Władysław **Koślicki**	—	Bydgoszcz	715,96	582,1	1.298,06
	Wiesława **Mroczek**	—	„Świat Młodych"			
18.	Zbigniew **Luranc**	—	Gdańsk	650,08	640,2	1.290,28
	Zbigniew **Bryczkowski**	—	„W Służbie Narodu"			
19.	Ryszard **Kisiel**	—	Wojska Lotnicze	527,15	753,9	1.281,05
	Zbigniew **Kozakiewicz**	—	„Żołnierz Wolności"			
20.	Jan **Kuśnierz**	—	Wrocław	667,65	604,9	1.272,55
	Antoni **Labryga**	—	„Panorama Śląska"			
21.	Zbigniew **Staryszak**	—	Rzeszów	635,65	627,6	1.263,25
	Stefan **Truszczyński**	—	„Sztandar Młodych"			
22.	Jerzy **Kwieciński**	—	Włocławek	604,58	618,5	1.223,08
	Jerzy **Iwaszkiewicz**	—	„Głos Pracy"			
23.	Mieczysław **Przybylski**	—	Leszno	650,65	551,7	1.202,35
	Jan **Adamczewski**	—	„Dziennik Polski"			
24.	Tomasz **Wróbel**	—	Poznań	587,50	611,7	1.199,20
	Tadeusz **Pajda**	—	„Ekspres Wieczorny"			
25.	Maks **Skuppin**	—	NRD	627,58	548,6	1.176,18
	Rudi **Daum**					
26.	Bohdan **Sinica**	—	Białystok	536,15	619,3	1.155,45
	Tadeusz **Stępień**	—	„Kurier Polski"			
27.	Władysław **Gawlik**	—	Bielsko Biała	455,72	621,5	1.077,22
	Józef **Kliś**	—	„Trybuna Robotnicza"			
28.	Jan **Pisuk**	—	Szczecin	619,00	442,6	1.061,60
	Henryk **Doruciński**	—	„Perspektywy"			
29.	Zygmunt **Mazan**	—	Warszawa	559,08	481,2	1.040,28
	Henryk **Berski**	—	„Trybuna Ludu"			
30.	Henryk **Jaworski**	—	Świdnik	696,08	302,8	998,88
	Tadeusz **Tłuczkiewicz**	—	Polskie Radio			
31.	Werner **Roeme**	—	NRD	488,65	254,3	742,95
	Ulrich **Berger**	—				
32.	Drahomir **Raveane**	—	CSRS	652,58	—	652,58
	Otto **Kasparek**	—				
33.	Paweł **Spotowski**	—	Łódź	651,65	—	651,65
	Andrzej **Klatka**	—	„Wiadomości Fabrycz."			

Przeprowadzono sześć konkurencji lotniczych rajdowo-nawigacyjnych (II liga), w których punktowano regularność przelotu (tolerancja ± 30 s na nie ujawnionych punktach kontroli czasu i ± 10 s na mecie), odnajdywanie znaków wyłożonych w terenie, identyfikację obiektów ze zdjęciami oraz dokładność lądowania w prostokątach. Dziennikarze mieli za zadanie opublikować informację przed rajdem, dostarczyć artykuł problemowy w maszynopisie w dniu otwarcia imprezy oraz napisać reportaż z trasy X RSDiP.

W poszczególnych konkurencjach lotniczych zwyciężyli: Stanisław Maksymowicz, Wiesław Iwański, Jan Baran, Henryk Jaworski, Stanisław Marliński i Stanisław Maksymowicz, a w konkurencjach dziennikarskich zaś triumfowali: Rudolf Daum (NRD) 98,6 pkt. na 100 możliwych, Tadeusz Patan — 454,2 pkt. (na 500 możliwych) i Hanna Kramarczuk — 384,2 pkt. (na 400 możliwych).

XVII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
Leszno ● 4—18. VI. 1972 r.

1. Stanisław **Wujczak** (Leszno) — 4 078 pkt; 2. Stanisław **Zientek** (Bielsko-Biała) — 3 993 pkt; 3) Stanisław **Witek** (Wrocław) — 3 953 pkt; 4. Tomasz **Kawa** (Gliwice) — 3 920 pkt; 5. Frantisek **Necid** (Czechosłowacja) — 3 904 pkt; 6. Wiktor **Sznurowski** (Warszawa) — 3 852 pkt; 7. Marek **Małolepszy** (Częstochowa) — 3 854 pkt; 8. Jan **Madejczyk** (Warszawa) — 3 823 pkt; 9. Edward **Makula** (Katowice) — 3 768 pkt; 10. Henryk **Póżniak** (Stalowa Wola) — 3 729 pkt; 11. Rajmund **Jakób** (Poznań) — 3 703 pkt; 12. Henryk **Jaworski** (Świdnik) — 3 693 pkt; 13. Andrzej **Kmiotek** (Warszawa) — 3 680 pkt; 14. Wojciech **Mozdyniewicz** (Warszawa) — 3 676 pkt; 15. Alfred **Bzyl** (Bydgoszcz) — 3 603 pkt; 16. Ryszard **Pałczyński** (Wrocław) — 3 599 pkt; 17. Czesław **Bednarski** (Częstochowa) — 3 543 pkt; 18. Jerzy **Szempliński** (Jelenia Góra) — 3 524 pkt; 19. Adela **Dankowska** (Leszno) — 3 439 pkt; 20. Józef **Salwa** (Kielce) — 3 277 pkt; 21. Zbigniew **Noszczyk** (Lublin) — 3 171 pkt; 22. Nikolae **Michaita** (Rumunia) — 3 159 pkt; 23. Józef **Górecki** (Toruń) — 3 157 pkt; 24. Eligiusz **Wawrzyniak** (Lubin) — 3 137 pkt; 25. Pelagia **Majewska** (Warszawa) — 3 118 pkt; 26. **Mirosław Królikowski** (Warszawa) — 3 045 pkt; 27. Jerzy **Góźdź** (Ostrów Wlkp.) — 2 998 pkt; 28. Janusz **Wasilewski** (Wrocław) — 2 714 pkt; 29. Adam **Zięba** (Stalowa Wola) — 2 712 pkt; 30. Andrzej **Ciesielski** (Lublin) — 2 647 pkt; 31. Emil **Ilescu** (Rumunia) — 2 010 pkt.

W czasie mistrzostw rozegrano następujące konkurencje:
- prędkościowy przelot po trasie trójkąta 250 km (zwyciężył **Henryk Muszczyński** — 84.75 km/h).
- prędkościowy przelot dwukrotnie po trasie trójkąta 104 km (zwyciężył Henryk Muszczyński — 360 pkt).
- przelot odległościowy po wyznaczonej trasie z dowolnym wyborem punktów zwrotnych Leszno — Ostrów — Świątniki — Zielona Góra — Lubin, Stobno (najlepszy **Tomasz Kawa** — 517 km).
- prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 150 km (wygrał **Henryk Poźniak** — 84,1 km/h).
- przelot odległościowy po wyznaczonej trasie Leszno— Zielone Góra — Ostrów — Leszno (zwyciężył **Wojciech Mozdyniewicz** — 184 km).

Po drugiej konkurencji wycofali się z mistrzostw reprezentanci Polski na mistrzostwa świata — Franciszek Kępka, Henryk Muszczyński, Stanisław Kluk i Jan Wróblewski.

VII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE (II liga) IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA
Leszno ● 19. V. — 1. VI. 1972 r.

1. Krzysztof **Włodarkiewicz** (Warszawa) „Foka-C" — 4 317 pkt; 2. Andrzej **Bański** (Warszawa) „Foka-5" — 4 271 pkt; 3. Janusz **Centka** (Poznań) „Pirat" — 4 159 pkt; 4. Gromosław **Czempiński** (Poznań) „Foka-5" — 4 065 pkt; 5. Włodzimierz **Chmielewicz** (Warszawa) „Foka-C" — 3 983 pkt; 6. Henryk **Sienkiewicz** (Lubin) „Foka-5" — 3 975 pkt; 7. Sławomir **Kwiatkowski** (Katowice) „Foka-4" — 3 881 pkt; 8. Adam **Sikora** (Ostrów Wlkp.) „Foka-5" — 3 842 pkt; 9. Edward **Sosnowski** (Toruń) „Foka-4" — 3 797 pkt; 10. Mirosław **Nalepa** (Rzeszów) „Pirat" — 3 763 pkt; 11. Andrzej **Rataj** (Poznań) „Pirat" — 3 742 pkt; 12. Piotr **Szczepański** (Warszawa) „Foka-5" — 3 727 pkt; 13. Zdzisław **Płotkowiak** (Poznań) „Foka-C" — 3 675 pkt; 14. Lucjan **Mężyk** (Rybnik) „Foka-5" — 3 628 pkt; 15. Włodzimierz **Grabek** (Warszawa) „Pirat" — 3 616 pkt; 16. Stanisław **Błasiak** (Wrocław) „Foka-4" — 3 502 pkt; 17. Stanisław **Porębski** (Lubin) „Foka-5" — 3 473 pkt; 18. Jan **Gałuszka** (Krosno) „Pirat" — 3 400 pkt; 19. Jerzy **Pawłowski** (Zielona Góra) „Pirat" — 3 297 pkt; 20. Jerzy **Brański** (Białystok) „Pirat" — 3 249 pkt; 21. Jerzy **Musiał** (Wrocław) „Foka-C" — 3 245 pkt; 22. Antoni **Schabowski** (Rzeszów) „Pirat" — 3 231 pkt; 23. Karol **Kaniewski** (Płock) „Pirat" — 3 029 pkt; 24—25. Horst **Laucht** (NRF) „Foka-4" — 2 842 pkt; 24—25. Zygmunt **Wania** (Rzeszów) „Pirat" — 2 842 pkt; 26. Heinz **Falge** (NRF) „Foka-4" — 2 822 pkt; 27. Władysław **Bubień** (Lublin) „Foka-C" — 2 797 pkt; 28. Andrzej **Bylok** (Bielsko-Biała) „Foka-4" — 2 758 pkt; 29. Halina **Kuberska** (Łódź) „Foka-5" — 2 720 pkt; 30. Tadeusz **Jaeniacki** (Częstochowa) „Pirat" — 2 711 pkt; 31. Adam **Bułat** (Kraków) „Foka-C" — 2 673 pkt; 32. Jerzy **Adamkiewicz** (Kielce) „Foka-5" — 2 526 pkt; 33. Bogdan **Haman** (Kielce) „Foka-5" — 2 495 pkt; 34. Wojciech **Knyż** (Warszawa) „Foka-C" 2 450 pkt; 35. Mirosław **Gajewski** (Kielce) „Foka-4" — 2 379 pkt; 36. Paweł **Barteczko** (Lubin) „Foka-5" — 2 216 pkt.

Przeprowadzono pięć konkurencji:
- przelot odległościowy między Lesznem i Ostrowem Wlkp. (najlepszy **W. Grabek**) — 333 km);
- przelot prędkościowy po trasie trójkąta 112 km (wygrał **H. Sienkiewicz** — 75,3 km/h, na mecie — 33 zawodników);
- przelot prędkościowy po trasie docelowo-powrotnej 184 km (pierwszy **W. Grabek** — 71,2 km/h, 33 pilotów na mecie);
- przelot prędkościowy po trasie trójkąta 308 km zamieniony na przelot odległościowy (pięciu zawodników na mecie, wygrał **J. Centka** — 308 km).
- przelot odległościowy po trasie Leszno — Lubin — Zielona Góra — Ostrów — Świątniki (zwyciężył **A. Rataj** — 324 km).

XII JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"
Jeżów Sudecki ● 7—19 czerwca 1972 r.

1. Marek **Kochanowski** (Gdańsk) — 4 012 pkt; 2. Andrzej **Ring** (Krosno) — 3 935 pkt; 3. Bolesław **Zoń** (Częstochowa) — 3 330 pkt; 4. Henryk **Tobola** (Słupsk) — 3 098 pkt; 5. Andrzej **Tomczyk** (Mielec) — 2 714 pkt; 6. Waldemar **Ratajczak** (Poznań) — 2 639 pkt; 7. Krzysztof **Machnacki** (Płock) — 2 684 pkt; 8. Jan **Mikołajczyk** (Wrocław) — 2 535 pkt; 9. Jan **Baran** (Wrocław) — 2 457 pkt; 10. Tadeusz **Pawlik** (Świdnik) — 3 434 pkt; 11. Franciszek **Ragankiewicz** (Wrocław) — 2 316 pkt; 12. Henryk **Jurczak** (Poznań) — 2 290 pkt; 13. Jerzy **Jarmołuk** (Jelenia Góra) — 2 220 pkt; 14. Jan **Spałek** (Katowice) — 2 001 pkt; 15. **Józef Michta** (Kielce) — 1 898 pkt; 16. Łukasz **Turkowski** (Warszawa) — 1 024 pkt; 17. Roman **Walkowicz** (Rybnik) — 690 pkt; 18. Wojciech **Dąbrowski** (Warszawa) — 631 pkt; 19. Emil **Didyk** (Zielona Góra) — 113 pkt.

Rozegrano cztery konkurencje prędkościowe: trójkąt 114 km — zwyciężył **Henryk Tobola**; trójkąt 104 km — **Andrzej Ring**; docel—powrót 124 km — **Franciszek Ragankiewicz**; docel po trasie łamanej 126 km — **Andrzej Tomczyk.**

VII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET
Lisie Kąty ● 27 czerwca — 9 lipca 1972 r.

Zawody z powodu złych warunków atmosferycznych nie zostały zakończone. Zdołano rozegrać tylko dwie konkurencje: docel-powrót 130 km (ukończyło 15 zawodniczek) i trójkąt 204 km (ukończyło 7 zawodniczek). Pierwszą konkurencję wygrała Maria Popiołek, a drugą — Adela Dankowska i Lucyna Krzywonos (ex aequo).

Wyniki po dwóch konkurencjach:
1. Adela **Dankowska** (Leszno) — 1 898 pkt; 2. Irena **Kostka** (Gdańsk) — 1 875 pkt; 3. Zofia **Gadomska** (Warszawa) — 1 837 pkt; 4. Urszula **Molenda** (Katowice) — 1 807 pkt; 5. Maria **Popiołek** (Kraków) — 1 654 pkt; 6. Pelagia **Majewska** (Warszawa) — 1 637 pkt; 7. Lidia **Pazio** (Warszawa) — 1 508 pkt; 8. Lucyna **Krzywonos** (Warszawa) — 1 473 pkt; 9. Zofia **Pokorska** (Warszawa) — 1 443 pkt; 10. Gudrun **Drösler** (NRD) — 1 424 pkt; 11. Danuta **Walicka** (Kielce) — 1 389 pkt; 12. Judit **Pollerman** (Węgry) — 1 375 pkt; 13. Elżbieta **Małkiewicz** (Gdańsk) — 1 366 pkt; 14. Halina **Kuberska** (Łódź) — 1 267 pkt; 15. Halina **Rynkiewicz** (Warszawa) — 1 246 pkt; 16. Wiera **Kamińska** (Białystok) — 1 070 pkt; 17. Adela **Warszewska** (Toruń) — 952 pkt; 18. Natalia **Popkowa** (Lublin) — 884 pkt; 19. Bożena **Tlapakowa** (Czechosłowacja) — 809 pkt; 20. Danuta **Zatwarnicka** (Bielsko-Biała) — 370 pkt.

Wkładka do numeru 31 (1099) z 30 lipca 1972 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem PRL. Redaktor — JERZY POMIANOWSKI.